MARYNARZ POLSKI

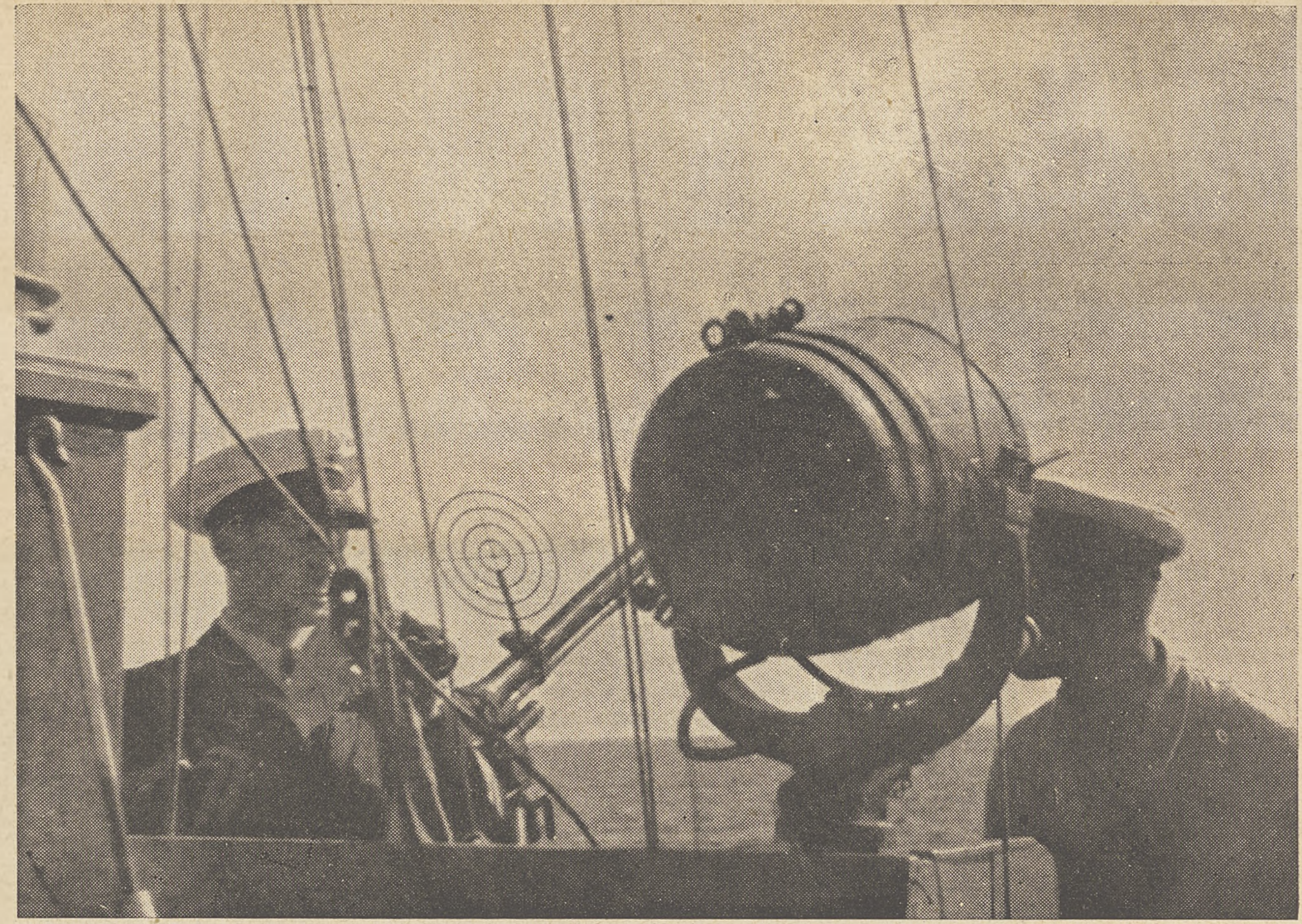




MIESIĘCZNIK MARYNARKI WOJENNEJ

Rok I — Wrzesień 1946 r. — Nr 6

CENA EGZ. O ZWIĘKSZONEJ OBIĘTOŚCI (40 str.) — 20 ZŁ.



O. R. P. „SPRAWNY" — Przy reflektorze do nadawania sygnałów Morse'a

Treść:

p. o. Redaktora: kpt. Józef Balcerak

Ilustrował: bosm. pchor. Sł. Sierecki

Fotografie: bosmat J. Uklejewski, Zb. Kosycarz, Fl. Staszewski, British Official, S.I.B. Photoservice, USIS — United States Information Service, oraz zdjęcia niemieckie (z września 1939 r.).

Wydawca: ZPW Marynarki Wojennej

Druk i ilustracje wykonano w Zakł. Graf. Wydawnictwa ZPW Mar. Woj.

MARYNARZ POLSKI

MIESIĘCZNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK I. Gdynia, wrzesień 1946 r. NR. 6

WRZESIEŃ 1939

Są nazwy i daty, które są symbolami. Takimi nazwami w historii były Termopile, Bastylia, Grunwald, wreszcie — dla nas, Polaków, — Westerplatte i związany z tą nazwą wrzesień 1939 roku.

Niemcy, pokonane w pierwszej wojnie światowej, tylko pro forma złożyły broń. Korzystając z zwycięskiego upojenia aliantów, przygotowywały progresywnie, z początku w dyskrecji, potem już całkiem otwarcie, grunt do „odgryzienia się". Drogo świat musiał zapłacić w dwadzieścia lat później za pobłażliwość i brak kontroli nad zwyciężonym Prusakiem. Zbyt prędko poszły w zapomnienie Verdun i liczba 8 milionów poległych w tamtej wojnie. W dwadzieścia lat potem świat stanął w obliczu nowego kataklizmu, jakże bardziej straszliwego w skutkach, jak bardzo miażdżącego to wszystko, co pozytywnego w okresie „20-letniego odpoczynku" ludzkość uzyskała. Europa zasłużyła sobie w ten sposób w oczach całego świata na miano „beczki prochu" i „przedpokoju do wojny".

Siedem lat temu, 1 września 1939 roku, rozpoczęła się wojna polsko-niemiecka. Zawarczały złowrogo Junkersy nad polskimi miastami, zagrzmiały pierwsze detonacje, zaczerwieniło się niebo łunami palonych osiedli.

Napaść była zdradziecka, bez uznanego przez międzynarodowe prawo aktu wypowiedzenia wojny. Bo i po co? Nauczeni tak miłym doświadczeniem z Austrią, Czechosłowacją i Kłajpedą, gdzie napadnięte strony nie oddały ani jednego wystrzału, licząc się z lokalnym oporem naszych wojsk, Niemcy postanowiły „zlikwidować" Polskę, jako państwo, w ciągu 10-ciu dni, a naród— progresywnie w czasie lat okupacji.

Niezmobilizowana do końca, źle uzbrojona i źle zaopatrzona armia polska stanęła nagle wobec konieczności stoczenia walki sam na sam ze straszliwą potęgą hitlerowską.

Zdemoralizowane polityką monachijską rządy Chamberlaina i Dalladier'a dopiero trzeciego dnia zdecydowały się wypowiedzieć wojnę Hitlerowi. Armia francuska, która zobowiązana była w myśl istniejących układów do natychmiastowego uderzenia, przekroczyła opieszale granicę niemiecką i... stanęła po paru kilometrach, mimo, że siły nieprzyjacielskie były na zachodniej granicy więcej niż słabe.

Jeszcze na parę lat przed wybuchem wojny politycy tej miary, co np. Barthou, zdawali sobie sprawę z tego, że w rozgrywce z Niemcami zadecyduje Związek Radziecki. Kierownictwo

ZSRR oceniało trafnie sytuację i czyniło wszystko, aby toczone rokowania uwieńczone zostały pomyślnym rezultatem. Ta koncepcja jednak nie przeszła. Nie przeszła dlatego, że p. Beck nie zgadzał się na przemarsz wojsk sowieckich przez polskie terytorium, a sztab generalny opracowywał plany wojny z Rosją. Plan wojny z Niemcami był zaimprowizowany i to źle zaimprowizowany. Realnej pomocy — takiej, jaką mógł dać tylko bliski sojusz, nie było. Naród, opuszczony przez kierowników nawy państwowej, podjął sam rozpaczliwą walkę.

Walka skończyła się tragiczną klęską.

Pod naciskiem zmotoryzowanych kolumn niemieckich załamał się w ciągu kilkunastu dni opór nieprzygotowanej do wojny armii.

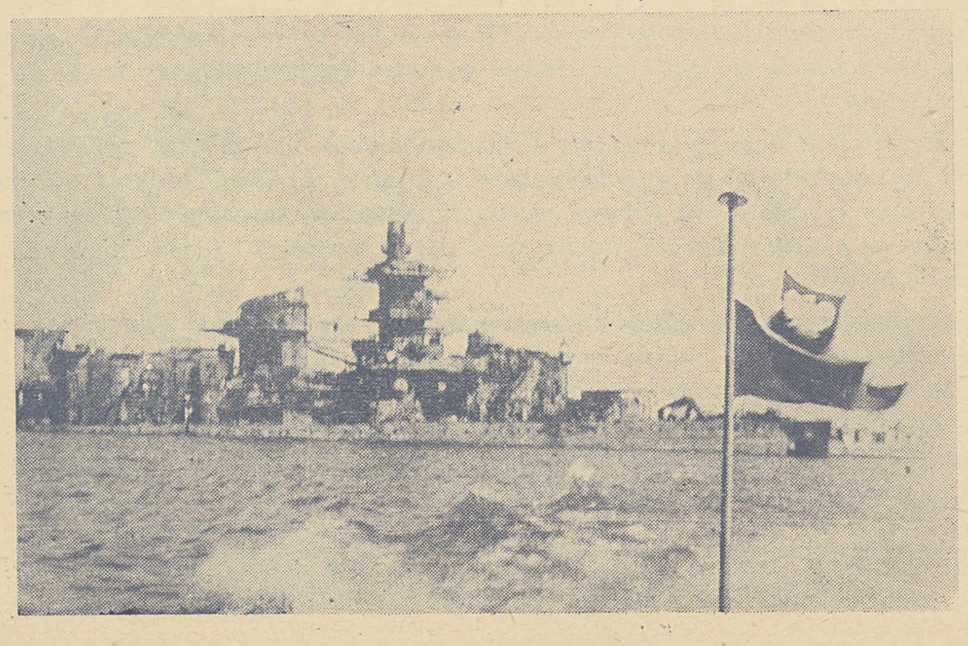
Podczas gdy limuzyny dygnitarzy mknęły szosą zaleszczycką — na pobojowiskach Kutna, Modlina i Kocka dogorywał rozpaczliwy opór narodu i wojska. Po spełnieniu do końca żołnierskiego obowiązku, poddały się bohaterskie załogi Westerplatte, Oksywia i Helu. Kapitulacją skończyła się wspaniała, lecz beznadziejna walka na barykadach Warszawy. Wrzesień 1939 r. zapoczątkował najtragiczniejszy bodaj w dziejach naszego narodu sześcioletni okres hitlerowskiej niewoli.

Znamy już dziś, wzbogaceni w tragiczne doświadczenia, przyczyny klęski wrześniowej, znamy przyczyny wybuchu obu wojen światowych.

Oto świat cały, upojony dobrodziejstwem pokoju, zajęty swoimi sprawami, zapomina o istnieniu owego odwiecznego niebezpieczeństwa, grożącego ze strony państwa, znajdującego się w sercu Europy, Niemiec. Kraju, który na przestrzeni wieków nie przestawał się zbroić i dążyć do podboju narodów, w żyłach których płynie niegermańska krew. Kraju, który na podobieństwo hydry wielogłowej, nie traci wszystkich sił, gdy mu się łeb ucina...

Siódma rocznica klęski wrześniowej zastaje nas już w wolnej i niepodległej Ojczyźnie, po odniesieniu najwspanialszego w naszych dziejach zwycięstwa nad odwiecznym wrogiem — Niemcami. Jednolita narodowo, oparta o naturalne granice Odry, Nysy i Bałtyku, nowa Ludowa Polska stoi wobec wspaniałych możliwości rozwoju.

Niebawem rozpocznie się w Gdańsku proces Foerstera, b. gauleitera Wolnego Miasta—a potem Pomorza. Poniesie zasłużoną karę. Zasłużoną karę poniosą również zbrodniarze wojenni, siedzący od roku na ławie oskarżonych w Norymberdze. Sprawiedliwości stanie się zadość. Nie znaczy to jednak, że gdy spadnie miecz Temidy — sprawa będzie załatwiona bez reszty, a niebezpieczeństwo usunięte. W zbrodniach hitlerowskich brał udział cały naród niemiecki — a naród niemiecki istnieje dzisiaj i będzie istniał nadal. Dlatego ani koniec wojny, ani wyrok sądów nie zwalniają nas od obowiązku czujności.



Wrak hitlerowskiego pancernika „Gneisenau" w porcie gdyńskim



Polska, mimo niedostatecznego uzbrojenia i przygotowania, jako pierwsza ze wszystkich krajów europejskich przeciwstawiła się zaborczym zakusom Hitlera. Pierwsza salwa artylerii pancernika „Schleswig - Holstein" dnia 1 września 1939 r. oznajmiła Polsce i światu rozpoczęcie nieubłaganej walki o wolność i byt z najeźdźcą hitlerowskim.

W tragicznych tych dniach obrona Westerplatte rozpoczęła się w kompletnym okrążeniu, odcięciu od zaplecza macierzystego, bez obszaru i możności manewrowania. Rozbudowana i uzbrojona tylko w przewidywaniu zbrojnego zamachu stanu hitlerowskiego na polski stan posiadania w Gdańsku, była nieprzygotowana do walki z regularnymi oddziałami Wehrmachtu i niemieckiej marynarki wojennej.

Westerplatte, ten niewielki w 1939 r. skrawek ziemi polskiej w Gdańsku, to półwysep u wejścia do portu gdańskiego, otoczony wodami zatoki i kanałem portowym. Umocniona pięcioma wartowniami, nie dawała w gruncie rzeczy schronienia przed bezpośrednim trafieniem pociskami. Artyleria obrony Westerplatte reprezentowana była jednym działem na kołach o kal. 75 mm, które już w pierwszym dniu wojny zostało zniszczone działaniem artylerii niemieckiej. Zadanie postawione obrońcom Westerplatte brzmiało: bronić się przez 6 godzin, w którym to czasie miały nadejść drogą wodną posiłki (w przeddzień wybuchu wojny przedłużono obronę do godzin 12-tu).

W godzinach porannych dnia 25 sierpnia 1939 r. przybywa do Gdańska, jako Wolnego Miasta, niemiecki pancernik „Schleswig - Holstein" z wizytą. Pierwszą noc swego postoju w porcie gdańskim spędza w kanale portowym na przeciw wartowni Nr. II — Westerplatte. Jest to jeden z punktów programu wizyty dyplomatycznej, mającej cechy wyraźnej demonstracji zbrojnej i prowokacji. „Schleswig - Holstein" to stary pancernik z nowoczesną artylerią, który w niemieckiej marynarce wojennej odbywał służbę jako artyleryjski okręt szkolny kadetów. Jego artylerię reprezentowały 4 działa 280 mm, 10 dział 150 mm i 4 działa przeciwlotnicze 88 mm. Obrona Wybrzeża, ściślej mówiąc jej ogniska: Westerplatte, Polska Poczta w Gdańsku, obrona rejonu Gdyni a później Płyty Oksywskiej i Hel — były zdane wyłącznie na własne siły bez możności niesienia sobie wzajemnej pomocy i w warunkach politycznych w 1939 r. na odsiecz od strony zatoki nie miały widoków.

Walki w Gdańsku, o Westerplatte i Pocztę Polską miały specjalny charakter. Jak wiadomo w dniu 1 września 1939 r. gauleiter gdański Albert Foerster proklamuje „powrót" wolnego m. Gdańska do Rzeszy. Czynnikom urzędowym niemieckim zależało, by w godzinach porannych 1 września 1939 r. za wszelką cenę zlikwidować wszystkie uprawnienia i wszelki stan posiadania Polski na terenie Wolnego Miasta. To też z całą furią rzucono się na Pocztę Polską na Hewelius-Platz i na Wojskową Składnicę Tranzytową na Westerplatte. Były to walki prestiżowe o Gdańsk, w których Niemcy nie szczędzili wkładu sił i ofiar, napotykając na niespodziewany opór i fanatyzm ze strony walczących.

Pierwsze strzały „Schleswig - Holsteina" o godz. 4,45 — 1 września 1939 r. na Westerplatte, to początek tego nierównego i niespotykanego pojedynku. Oddziały Danziger-SS-Heimwehr i Komp. szturmowa pancernika, wsparte ogniem „Schleswiga" w odległości 600 mtr. starają się wziąć Westerplatte zaskoczeniem. Próba, mimo morderczego ognia, spełzła na niczym. Załoga obrony Westerplatte w sile 171 ludzi czuwała. Czuwała od marca 1939 r. Nie wierzyła w uspokajające oświadczenia dyplomatów, polityków i prasy. Widziała na własne oczy przygotowania niemieckie na terenie Wolnego Miasta. Naocznie stwierdziła wyładunek sprzętu bojowego, formowanie się dywizji Danziger-SS-Heimwehr i jej nieukrywane ćwiczenia i przygotowania.

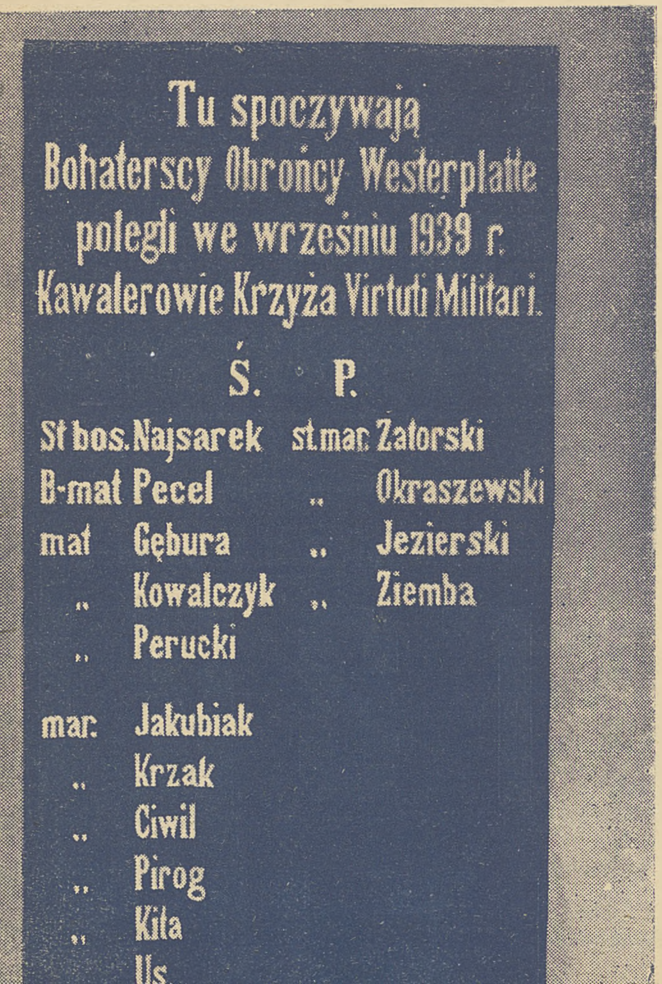
Pierwszy atak na Westerplatte odparty. W tym samym czasie trwa bój o Pocztę Polską w Gdańsku, gdzie również garstka ludzi broni się przed agresją hitlerowska, otoczona ze wsząd i rażona bezpośrednim ogniem artylerii niemieckiej lądowej. Pierwszy komunikat poranny polskiego radia z Warszawy, nadany w różnych językach, oznajmia światu o napaści Hitlera na Polskę. Tak, to nie pucz hitlerowców w Gdańsku, to wojna z całą potęgą militarną Niemiec. Bój o Westerplatte toczy się dalej. Okrążona, pod stałym ogniem artylerii niemieckiej i gniazd C. K. M., ze spichlerzy i wieży kościoła ewangielickiego z przeciwległego brzegu kanału

portowego w Nowym Porcie. Pierwsze samoloty rozpoznawcze niemieckie ukazały się. Obrona Westerplatte nie posiada żadnego sprzętu przeciwlotniczego. Następują dalsze natarcia wsparte wściekłym ogniem pancernika. Myśli i serca obrońców Westerplatte zwrócone są ku Ojczyźnie. O obronie Polskiej Poczty załoga Westerplatte nie ma żadnej wiadomości. Obrońcy na Hewelius Platz o godzinie 18-ej dnia 1 września 1939 r. ulegli przewadze niemieckiej. W miarę rażenia ogniem artylerii „Schleswig-Holsteina", na usta obrońców Westerplatte cisną się pytania: „Gdzie nasze bombowce?" Jakby w ironicznej odpowiedzi następuje dnia 2 września 1939 r. nalot zespołu 45 nurkowców niemieckich. Skutki bombardowania tak silnego zespołu na ten mały skrawek terenu były ogromne. Zlikwidowano zupełnie jedną wartownię, uszkodzono poważnie koszary i kilka wartowni, przerwano połączenia telefoniczne podziemne. Teren na Westerplatte, pełen ogromnych lejów, swym wyglądem podobny był do skorupy księżyca. Załoga bez łączności między sobą gotuje się do morderczej walki, w przewidywaniu bezpośredniego ataku niemieckiego po bombardowaniu. Natarcie wychodzi z opóźnieniem. Niemców krwawo odparto.

Wiadomości z Kraju są niepomyślne. Komunikat niemiecki donosi o osiągnięciu Osowca, Mławy, Grudziądza, Kalisza i o dokonywującym się odcięciu Wybrzeża polskiego od reszty Pomorza. Tak, Westerplatte rozumiała wymowę słów komunikatu niemieckiego „o dokonywującym się odcięciu Wybrzeża", gdyż od pierwszej chwili wojny była odcięta. Tak więc wciskają się hordy hitlerowskie na ziemię polską, a los obrońców Wybrzeża staje się z godziny na godzinę coraz bardziej beznadziejny.

Niemcy w dalszych dniach walki o Westerplatte użyli baonu pionierów szturmowych. Obrońcy byli bez przerwy na swych stanowiskach. Walka trwała dniem i nocą. Obrona nie posiadała odwodu. Straty w zabitych i rannych, których nie można zastąpić, a walka w sposób jaki była prowadzona ze strony Niemców, wymaga ustawicznego napięcia nerwów i wysiłku fizycznego. Niema odprężenia, odpoczynku, ani snu. Sytuacja licznych rannych w koszarach, które służyły tak za punkt oporu, jak i za punkt opatrunkowy, jest bardzo ciężka. O ewakuacji niema mowy. Koszary, które są pod stałym ogniem, nie dają już dostatecznego schronienia i straciły poważnie na swej obronności. Są wypadki powtórnego zranienia i zabicia rannych.

Tablica pamiątkowa na Westerplatte



Są dalsze wiadomości o położeniu wojsk polskich na frontach. Komunikat naczelnego d-twa niemieckiego donosi o zajęciu Bydgoszczy i o dokonanym odcięciu Pomorza od zaplecza polskiego. Radiostacje polskie nadają muzykę kościelną, co jeszcze bardziej podkreśla powagę sytuacji. Wzmianki w komunikatach polskich że „Westerplatte jeszcze się broni" wywołują w odpowiedzi ze strony niemieckiej wściekły ogień na obrońców tego skrawka ziemi. Położenie reszty obrońców Wybrzeża podobne jest do sytuacji Westerplatte. Odcięci od dnia 4 września 1939 r. od zaplecza polskiego będą walczyć tylko o dobre imię żołnierza polskiego. Działaniem niemieckim wzdłuż linii Chojnice—Tczew są odizolowani od reszty wojsk polskich, walczących na Pomorzu. Na Wybrzeżu, prócz Westerplatte, walczyły ponadto jeszcze dwie grupy. Grupa pułkownika Dąbka na obszarze Gdyni i załoga półwyspu Hel.

Bój o Westerplatte przybiera na sile i gwałtowności. Prócz artylerii pancernika Niemcy użyli artylerii lądowej i miotaczy min baonu pionierów szturmowych. Obronność wartowni i koszar wciąż maleje. Wyczerpanie nerwowe i fizyczne obrońców nieustannie wzrasta. Brak ciepłej strawy. Próbę gotowania posiłku udaremnia artyleria niemiecka, której obserwatorzy mają doskonały wgląd w teren walki. Komunikaty polskie są nadawane z radiostacji wileńskiej i lwowskiej. Rozgłośnie niemieckie donoszą o dalszych sukcesach wojsk niemieckich na linii Mława, Warszawa i Toruń, podkreślając osiągnięcie rejonu Torunia i zamknięcie grupy wojsk polskich w Borach Tucholskich. Walka na wszystkich odcinkach Wybrzeża przybiera na sile i gwałtowności. Dnia 5 września zjawiły się przed Westerplatte od strony Zatoki Gdańskiej 2 kontrtorpedowce niemieckie, niszcząc swym ogniem urządzenia obronne od strony morza. I ogniem próbowano walczyć z obroną Westerplatte. Próbę podpalenia lasu, dzięki czujności naszej załogi, udaremniono.

Sytuacja na innych frontach Polski jest coraz tragiczniejsza. Komunikaty niemieckie donoszą o zajęciu Torunia, Kielc i Krakowa. 7. IX. 1939 r. po 4-rogodzinnej mordeczej walce ucichła wrzawa wojenna na Westerplatte. Komunikaty niemieckie donoszą o osiągnięciu Warszawy.

Obrona Westerplatte spełniła ważne zadanie operacyjne. Wiązała w ramach całości walk o Wybrzeże Polskie w r. 1939, przez 7 dni, poważne siły nieprzyjacielskie, które nie mogły być użyte na innym odcinku walki; uniemożliwiła Niemcom bezpośrednie połączenie się drogą wodną z pancernikiem „Schleswig-Holstein". Nie ryzykuje też pancernik w dniach walki o Westerplatte opuszczenie portu, by udzielić wsparcia artyleryjskiego oddziałom niemieckim, walczącym z innymi oddziałami z obrony Wybrzeża.

Położenie na innych odcinkach obrony Wybrzeża z dnia na dzień coraz trudniejsze. Grupa działająca na obszarze Gdyni w walkach zaczepnych i opóźniających dochodzi do Płyty Oksywskiej w dniu 14 września i dnia 17 września 1939 r., po ciężkich walkach, ulega przemocy, ukoronowana piękną śmiercią żołnierską pułkownika Dąbka.

Ostatnia reduta obrony Wybrzeża, Hel, napierana gwałtownie z lądu, morza i powietrza, po kilkunastu dniach ciężkiej walki, walcząc w beznadziejnych warunkach i sytuacji na frontach w kraju, dnia 2 października 1939 r., jako ostatni szmat ziemi polskiej broniony, ulega przewadze wroga.

Dziś, gdy dzieli nas okres 7-miu lat od tych koszmarnych dni, widok wraku zatopionego „Schleswiga" w porcie gdyńskim, tętniącym życiem i odbudową, jest symbolem zwycięstwa naszego narodu i sprawiedliwości dziejowej.

FRANCISZEK DĄBROWSKI, KMDR. PPOR.
(b. z-ca D-cy Obrony Westerplatte)

Relacja wroga

„Gdańsk. Nowy Port, dnia 1 września 1939 roku, godz. 4.30 rano.

Lekka mgła leży nad Nowym Portem. Pancernik „Schleswig Holstein" opuścił swe miejsce postoju i jedzie środkiem ujścia Wisły ku Westerplatte. Cała załoga jest na posterunku. Okręt nasz jest oddalony jeszcze tylko o 100—200 metrów od Westerplatte. Nagły wstrząs przeszywa nas — dźwięk dzwonków ogniowych: salwa. Gwałtowne detonacje. Granat za granatem pędzi z obydwu 28 cm luf wieży przedniej i 15 cm luf dział dolnych. Wydaje się, że piekło się rozpętało. Bez przerwy wybuchają gęste jasnobrunatne chmury z wylotów i otulają nasz pancernik, z którego wytryskują metrowe, czerwone języki ognia. Jak płomieniste meteory płyną świecące naboje.

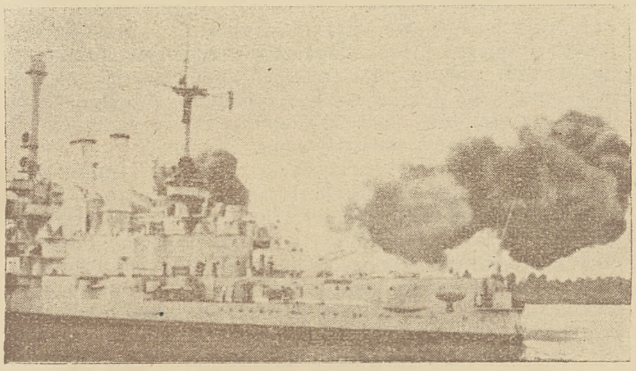
Olbrzymie gęste i czarne chmury podnoszą się nad Westerplatte. Żelazo, kamienie i drzewo z błotem pomieszane lecą w górę, wznoszą się jasne płomienie. Urządzenia tratwy portowej i teren stoczni stoją w ogniu.

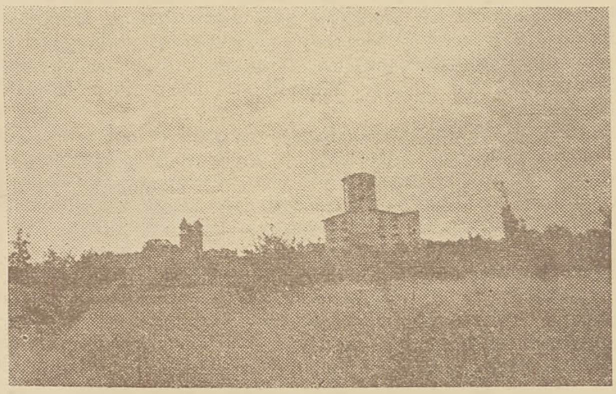
Sześć minut tylko trwał morderczy ogień. Powoli cofamy się. Wydawałoby się, że na Westerplatte wszelkie życie zniszczono. Przydzielony do okrętu oddział piechoty przedziera się przez zburzony mur w las półwyspu. Najpierw słychać pojedyncze strzały karabinowe, potem szalony ogień karabinów maszynowych i detonacje granatów ręcznych. Silny ogień maszynówek z umocnień nieprzyjacielskich wstrzymuje nasz oddział.

Przygotowujemy się do nowego natarcia... Znowu rozkaz: „Artyleria gotowa do strzału". Znowu rozdzierający głos dzwonków ogniowych. Salwa! Salwa! Tak okręt nasz chyba nigdy jeszcze nie strzelał, nawet w największej bitwie morskiej w Skagerraku. Jedna salwa za drugą ze wszystkich dział leci na pozycje nieprzyjacielskie. Możemy obserwować każde uderzenie...

Długie dni trwa walka. Samoloty Stuka i pionierzy atakują"....

Tak opisuje niemiecki uczestnik walk o Westerplatte rozpoczęcie kroków wojennych.







OD GÓRY: 1) Pancernik „Schleswig Holstein" ostrzeliwuje polskie pozycje na Westerplatte. 2) Stąd, w odległości niespełna paruset mtr. ostrzeliwali Niemcy pozycje polskie. 3) Po wyczerpaniu całej amunicji, załoga Westerplatte składa broń.

Czesław Dobek

Westerplatte

Obce to imię lecz polski ląd —
Tu polska krew spłynęła w morze.
Płonące fale i dział grom,
To pieśń hucząca o honorze.

Powiedźcie, było kiedy mniej?
Powiedzcie, byli kiedy więksi?
Z pogardą patrzeć w pewną śmierć
Przeciw tysiącom nieulękli!

I taki skrawek? czy to ląd?
Bursztyn w bagnetów polskich srebrze
Lecz gdyś się raz na sztandar kłął,
Masz jedną drogę bohaterze!

Choćbyście bili tysiąc lat
Ze wszystkich armat, z wszystkich lawet,
Zostanie tam na wieki ślad,
Ślad bohaterów polskich krwawy!

Powiecie pewno: Może być!
Lecz bohaterem trza się zrodzić.
Nie! Trzeba Polskę mieć we krwi
I kochać sercem polskie morze.

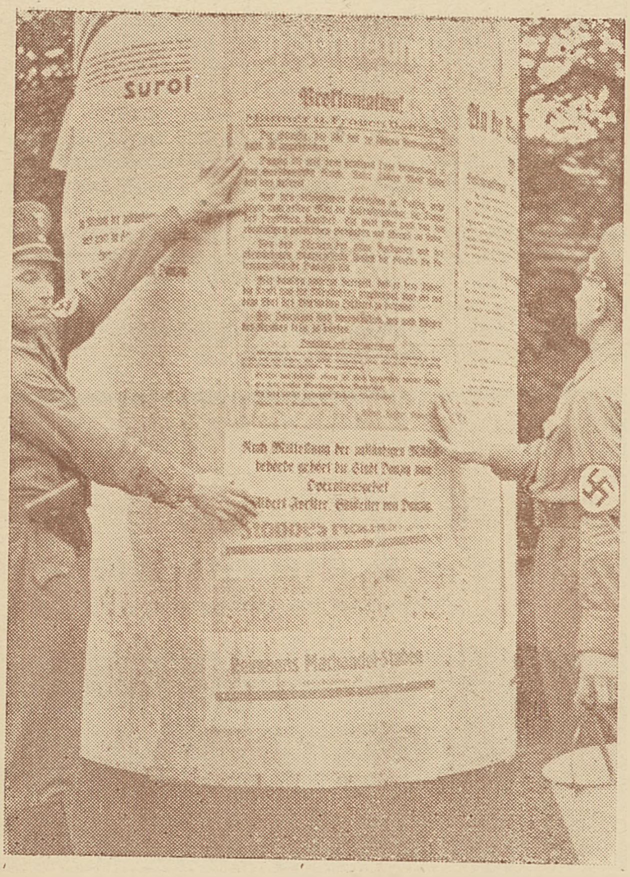
I trzeba wierzyć w wieków sąd,
W drogę ścieloną krwi szkarłatem,
Że się przerodzi w wielki ląd
Ta obca nazwa Westerplatte!

Z „Antologii Poezji Polskiej 1939—1945"



„PRZYGLĄDAŁEM SIĘ NIERÓWNEJ WALCE...“

Amerykański korespondent wojenny W. Shirers wydał książkę p. t. „Berlin Diary“, w której opisuje bitwę w Gdyni i obronę Oksywia we wrześniu 1939 r.



*

„Staliśmy na wzgórzu, zwanym Kamienna Góra, w środku Gdyni, pod żelaznym — o ironio — krzyżem... Niemcy używali wszelkich rodzajów broni, wielkich i małych dział, tanków i samolotów. Polacy mieli tylko karabiny maszynowe, karabiny ręczne i dwa działka przeciwlotnicze, które rozpaczliwie walczyły przeciwko niemieckim samolotom i tankom. Polacy — jak niewiele — nie tylko bronili się w okopach i za zasłoną kępy drzew i krzewów, lecz zamieniali każdy budynek na gniazdo karabinów maszynowych.

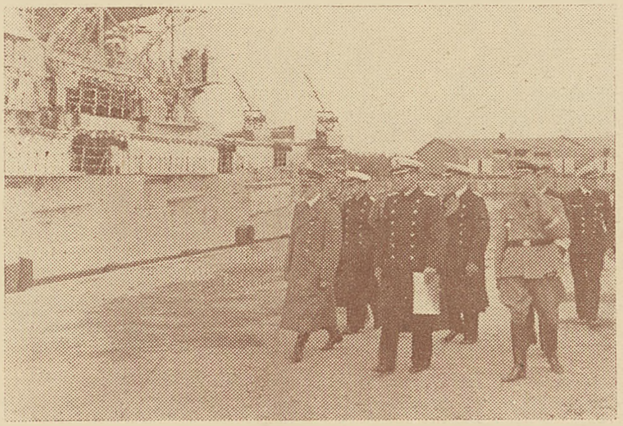
Dwa wielkie budynki, szkołę oficerską i radiostację przekształcili na prawdziwe fortece, strzelając z okien z karabinów maszynowych. Po upływie pół godziny pocisk niemiecki przebił dach i wzniecił pożar. Piechota niemiecka i tanki otoczyły budynek, lecz nie zdobyły pozycji. Polacy stale ostrzeliwali się z okien płonącego domu. Jakże byli dzielni i zdecydowani na wszystko! Niemiecki wodnopłatowiec kołował w pobliżu, szukając pozycji artyleryjskich. Przyłączył się do niego bombowiec i oba, nurkując, ostrzeliwały polskie linie obronne.

Wreszcie pojawiła się eskadra niemieckich bombowców. Położenie Polaków było beznadziejne. Pomimo to, walczyli nadal. Niemieccy oficerowie, stojący przy nas, sławili polskie męstwo. U naszych stóp, na ulicach Gdyni, kobiety i dzieci śledziły w milczeniu nierówną walkę...

Po południu pojechaliśmy do gdańskiego ratusza, bardzo pięknego gotyckiego zabytku, aby wysłuchać mowy Hitlera, pierwszej od chwili rozpoczęcia wojny. Usiadłem z boku i widziałem, jak szedł na podium, bardziej władczy, niż kiedykolwiek. Lecz także bardziej zagniewany podczas swego przemówienia, niż kiedykolwiek. Gdy mówił o Wielkiej Brytanii, twarz jego kurczyła się w histerycznej wściekłości. Potem, znajomi hitlerowcy zwierzyli mi się, że „stary“ był wściekły, ponieważ liczył, iż wygłosi przemówienie w Warszawie. Czekał trzy, czy cztery dni na wejście do stolicy Polski, pożerany pragnieniem wkroczenia tam, jak Cezar, i wygłoszenia mowy zwycięzcy, lecz gdy Polacy odmówili poddania się i nadal trwali w zaciekłym oporze, jego cierpliwość się wyczerpała i czym prędzej pojechał do Gdańska...

Za Hitlerem szli Himmler, Bruckner, Keitel i inni w polowych mundurach. Większość z nich była nieogolona i wyglądali jak gangsterzy z Chicago“.





Tych kilka zdjęć obrazuje „bohaterski wyczyn“ armii Hitlera. Po wkroczeniu do Gdyni, Niemcy zrywają polskie obwieszczenia ze słupów ogłoszeniowych, aby zamienić je na „befehle“ Alberta Foerstera. Ulice Gdyni roją się od hitlerowskich żołdaków. Sam fuehrer składa gratulacje załodze „Schleswiga“ za „wzorowe“ wypełnienie rozkazu.

WALKA O POCZTĘ POLSKĄ W GDAŃSKU

Pierwszą polską placówką, która ujęła w czyn hasło: „twierdzą nam będzie każdy próg" — był w minionej wojnie Urząd Pocztowy w Gdańsku. Zwykła, szara kamienica, przerobiona z dawnych koszar wojskowych, stała się prawdziwą twierdzą. Spontaniczna jej obrona niełatwo znalazłaby w historii czyn równie heroiczny.

O świcie, dnia pierwszego września 1939 roku, obudził Gdańszczan trzask wystrzałów karabinowych i łoskot przejeżdżających ulicą czołgów. Detonacje dział ciężkiej artylerii pancernika „Schleswig-Holstein" i dalekie pomruki eksplozyj bomb wstrząsały co chwila ziemią, aż zaczęły sypać się dachówki, gzymsy i szyby. Nie w ten sposób wyobrażali sobie Niemcy „radosny" dzień włączenia Gdańska do Rzeszy. Śmielsi z mieszkańców wylegli na ulicę z trwogą pytając o powód kanonady. Otrzymywali oni krótką odpowiedź, zawartą w jednym słowie „Krieg" — wojna!

Na ulicach zjawili się skądś uciekinierzy z tobołkami na plecach. Opowiadali oni, że ewakuowano ich z domów wokół gmachu Polskiej Poczty, które zajęły wojska niemieckie, atakujące ten zapomniany bastion Rzeczypospolitej na terenie „Wolnego Miasta". Broniła się tam grupa listonoszy i urzędników, którzy nie zezwolili na opanowanie Poczty przez bojówki „SA" i „SS", jakie o świcie pierwszego września zaatakowały wszystkie polskie urzędy i gmachy. Wezwane w pomoc wojsko przystąpiło z miejsca do oblężenia. Przybyły czołgi i artyleria... Poszły do akcji miotacze granatów...

Na co liczyli dzielni obrońcy? Czy łudziły ich odgłosy walki o Westerplatte, czy spodziewali się jakiejś pomocy? Nie wiadomo... Na wezwanie do poddania się odpowiedzieli strzałami, trwając na swych stanowiskach. Biało czerwona flaga, poszarpana kulami, łopotała dalej na wietrze, kpiąc w oczy niemieckim „SS-manom".

Niemcy przygotowywali się teraz do decydującego ataku. Przysłani saperzy przystąpili do kucia podkopu pod fundamenty domu, zakładając tam ładunki dynamitu. Przywołano straż pożarną, której gumowe węże połączono ze zbiornikami benzyny i skierowano ku Poczcie. Specjalne oddziały szturmowe, wyposażone w miotacze płomieni, czekały rozkazów do natarcia, czając się za węgłami domów, w bramach i sieniach.

Koło godziny czwartej po południu, straszliwa eksplozja wstrząsnęła powietrzem. Posypało się wokół szkło, cegły, dachówki, huk walących się ścian złączył się z detonacją pękających granatów i terkotem cekaemów. Gmach poczty osnuła ruda chmura dymu, pod osłoną której ruszyli Niemcy do natarcia. Część budynku runęła, wysadzona potężnym ładunkiem dynamitu, grzebiąc w gruzach obrońców, ale pozostałe skrzydło ziało jeszcze w hitlerowskie mordy oddechem śmierci z luf rewolwerów i karabinów, rzucając pod nogi biegnącym „SS-manom" — wiązki granatów. W kurzu i dymie rysowały się tylko sylwetki żołnierzy i zręby rozbitych murów, a czasem błyskało tu i tam ogniem. Szare cielska czołgów podjechały pod samo żelazne sztachety, odgradzające od ulicy okręg poczty, plując seriami kul w okaleczone mury kamienicy. Skierowano ku szczątkom miotacze płomieni i strugi płonącej benzyny.

Straszliwe gorąco i gęsty, gryzący dym wypełniły powietrze, zmuszając nawet żołnierzy niemieckich do odwrotu.

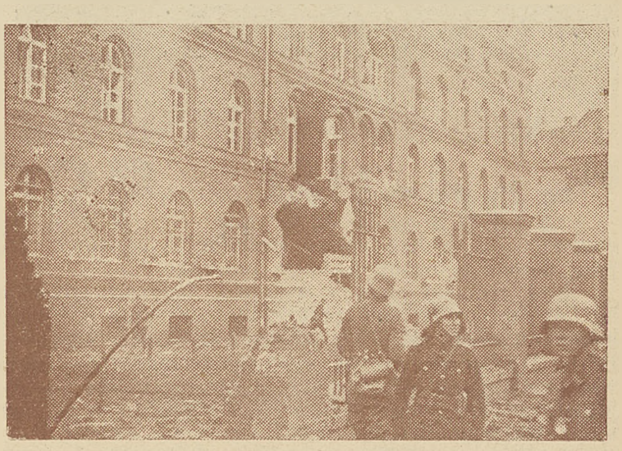
Broń ręczna, cekaemy i mitraliery czołgów, grzmiały bez przerwy w kierunku chmury dymu, która osnuła budynek. Powoli jednak kanonada zaczęła cichnąć. Trup poczty milczał już, ponuro wyzierając ku wrogom — pustymi oczodołami okien. Przestał powiewać biało-czerwony strzęp, zdarty seriami kul i zniesiony ostatnim wybuchem...

Termopile gdańskie stało się faktem dokonanym...

Sław.







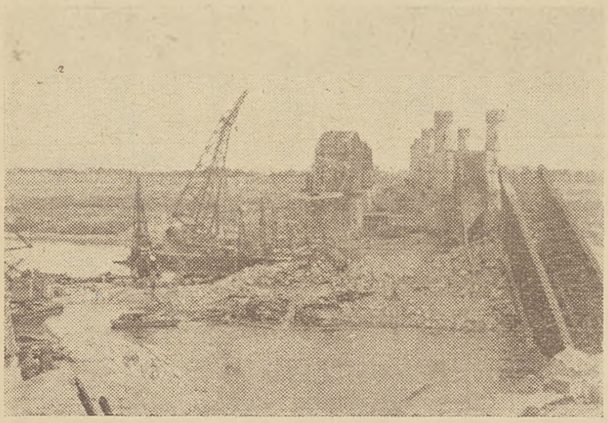


Fragmenty walk o Pocztę Polską w Gdańsku — od chwili natarcia niemieckiego, aż do poddania się bohaterskich pracowników.

Most graniczny

W tej samej chwili niemal, kiedy pancernik „Schleswig Holstein" rozpoczął ostrzeliwanie Westerplatte, batalion strzelców przy moście nad Wisłą pod Tczewem odparł pierwszy atak niemiecki. Most tczewski, jako most graniczny między Polską a Wolnym Miastem Gdańskiem, stanowił w całości własność Polski, jakkolwiek przeciwległy brzeg należał już do Wolnego Miasta. Posiadał on ogromne znaczenie strategiczne, ponieważ był jedynym w dolnym biegu Wisły i przez niego szły pociągi tranzytowe z Rzeszy do Prus Wschodnich.

Ten ważny punkt strategiczny chcieli Niemcy opanować podstępem, wyzyskując okoliczność, że Polska nie zamknęła tranzytu przez Pomorze (jeden z licznych dowodów pokojowego usposobienia Polski)! Według zamysłów niemieckich prawidłowo zgłoszony pociąg tranzytowy, obsadzony wojskiem, miał przejechać przez most, przy czym drużyna pionierska miała na moście z pociągu wyskoczyć i przeciąć kable minowe. Za tym pociągiem miał jechać pociąg pancerny i opanować tuż przy moście położony dworzec tczewski.



Zniszczony most w Tczewie

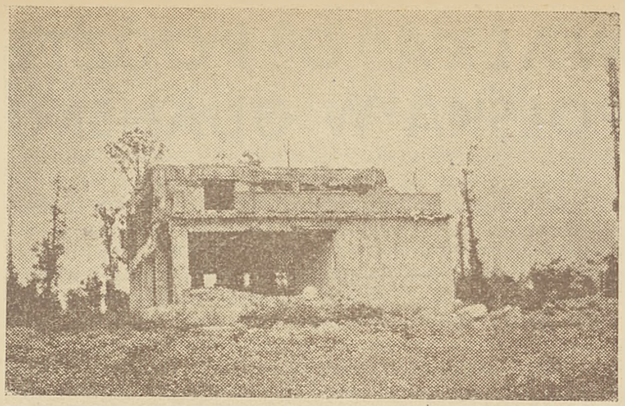
Nad rankiem dnia 1 września bojówki gdańskie opanowały obsługiwane przez Polaków stacje kolejowe między mostem na Wiśle a granicą: Wolne Miasto — Prusy Wschodnie, aby te nie były w stanie zaalarmować posterunków dworcowych po stronie Polski o przejeździe pociągu pancernego z Prus Wschodnich poprzez teren Wolnego Miasta.

Owej nocy strażą przy moście wiślanym dowodził kapral Kiedrowicz, który czuwał przy ciężkim karabinie maszynowym na brzegu. Dzień wstawał już cichy i spokojny kiedy z drugiej strony nadeszła wiadomość, że jedzie pociąg tranzytowy do Rzeszy. Pociąg przepuścić! Niemiecki parowóz wtoczył się powoli na most, za nim wagon pocztowy i kilka osobowych bez światła. Nagle wystrzał, detonacje granatów ręcznych, ckm'y grają z całego pociągu. Żołnierze niemieccy wyskakują i pędzą do oznaczonych miejsc, by przeciąć kable.

Wówczas to kapral Kiedrowicz odpowiedział ze swego ckm'u, a jego towarzysze chwycili za karabiny i granaty ręczne. Już pierwsza grupa zlikwidowana. Ci, którzy dalej z pociągu wyskakują, giną od ckm'u Kiedrowicza.

W chwilę później resztki Niemców uciekają na terytorium gdańskie. Pusty pociąg, oświetlony blaskiem wschodzącego słońca, pozostał na placu boju jako pierwszy łup. Dyżurny oficer saperów przekręcił kontakt do min i wśród ogłuszającego huku most wylatuje w powietrze w oczach stojących po drugiej stronie oddziałów niemieckich.

(Wyjątek z książki „Z pierwszej linii frontu" nieznanych autorów, wydanej w czasie okupacji).



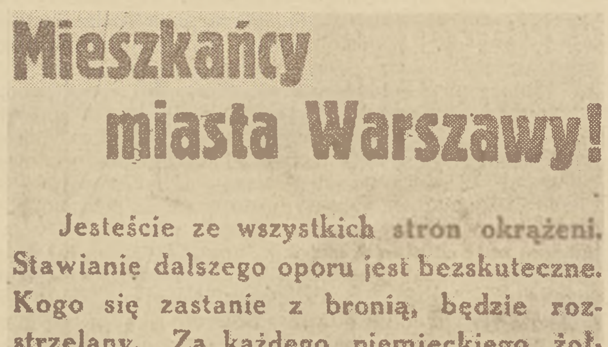
Koszary na Westerplatte

2.IX.1939. Godz. 17,35.

„Bombardowanie lotnicze wykonane przez 47 nurkowców typu „Stukas" przy użyciu bomb 250 kg oraz bomb zapalających, które padają na polanę przed koszarami. Skutki bombardowania: pełne trafienie wartowni Nr V, kompletne likwidowanie jej wraz z całą załogą. Rozbicie i nie dające się naprawić uszkodzenia moździerzy. Przerwanie wszystkich połączeń telef. między wartowniami i placówkami. Pełne trafienie koszar (przebicie dwóch stropów) oraz ściśle obramowanie budynku koszar".

(Z „Dziennika Bojowego" załogi Westerplatte).

Ulotki niemieckie, zrzucane z samolotów na teren oblężonej stolicy



Mieszkańcy miasta Warszawy!

Jesteście ze wszystkich stron okrążeni. Stawianie dalszego oporu jest bezskuteczne. Kogo się zastanie z bronią, będzie rozstrzelany. Za każdego niemieckiego żołnierza, który padnie w Warszawie, zostanie rozstrzelanych dwudziestu z was!

O ile będzie stawiany opór, zostanie miasto przez naszą artylerję i lotników zupełnie spustoszone.

Wyślijcie odpowiedzialnych obywateli do naszego wojska na szosie, prowadzącej do Raszyna, by oddali miasto, i aby was uchronili od zniszczenia.

Generał dowódca miasta Warszawy.



O. R. P. „Wicher"

Ostatni salut ORP „Wicher"

Morze jest ciche, jakby uśpione pod promieniami zachodzącego słońca. Minęło już kilka godzin, jak odpłynęliśmy od brzegu. Obok mnie siedzi wysoki człowiek w marynarskim ubraniu z dystynkcjami komandora. To ostatni dowòdca polskiego kontrtorpedowca „Wicher". Rozmawiamy półgłosem. W pewnym momencie komandor de Walden wyciąga rękę w kierunku wystającego z fal rozbitego wraku okrętu.

— Patrzcie! Oto „Wicher". Niemcy odciągnęli go z piaszczystego wybrzeża Helu, by ciałem swym nie zagradzał wejścia do portu. Ale on nie zginął... On wiecznie żyć będzie w naszych sercach, jako symbol ostatniego walczącego żołnierza o polskie wybrzeże...

PIERWSZE „DZIECKO" GDYNI

Rok 1930. Francja. Pęka butelka szampana rozbitego o burtę kontrtorpedowca. Pływająca twierdza, o pojemności 1800 ton i długości 105 m., z groźnie skierowanymi ku morzu „vickersami" i 4-ma działami wypływa na fale oceanu. Słychać jeszcze ostatnie słowa komendy. Komandor Morgenstern jest wzruszony. Oto za kilka dni przybędą do Gdyni. 150-ciu marynarzy wytęża wzrok w nadziei ujrzenia znajomego brzegu. Potężne turbiny ukryte pod pokładem równomiernie wystukują tempo biegu...

— 33 mil... Dobra! Kurs w prawo!

Okręt lekko pochyla się i stalowym dziobem prując fale, bierze wyznaczony kierunek. Powoli z portowej mgły wyłania się miasto.

* * *

Szybko mijają lata. Pierwsze „dziecko" Gdyni, kontrtorpedowiec „Wicher" — coraz to częściej wypływa na fale Bałtyku. W roku 1934 przybywa z wizytą do Leningradu, po kolei odwiedza wszystkie porty bałtyckie. W dorocznych manewrach stale dzierży palmę pierwszeństwa. Na jego pokładzie znajduje się jeden z najlepszych artylerzystów naszej marynarki wojennej, kpt. Kowalski, który w pięć lat później zatapia w zatoce gdyńskiej niemiecki kontrtorpedowiec typu „Leberecht Maas".

TAJEMNICZY TELEGRAM

Ostatni dzień sierpnia 1939 r. Dowódca kontrtorpedowca — komandor de Walden siedział w swojej kabinie pochylony nad mapą, gdy drzwi otworzyły się raptownie:

— Komandorze! Depesza!

Dowódca oderwał wzrok od leżących przed nim dokumentów.

„Jutro. Przelot. Trzy samoloty własne w kierunku Szwecji. Nie strzelać".

Czoło starego wilka morskiego pokryło się zmarszczkami. — Możecie odejść!

Dochodziła godzina 5 rano. Komandor podszedł do głośnika i przekręcił kontakt.

— „Hallo! Tu Warszawa. Pierwsze samoloty niemieckie zbombardowały Puck. Niemcy napadły na Polskę bez wypowiedzenia wojny..."

Oficer gwałtownie pchnął drzwi prowadzące na pokład i wybiegł z kabiny. Przy złowrogo wpatrzonych w morze lufach dział — siedzieli artylerzyści. Ciężkie „vickersy" w każdej chwili gotowe były do walki. Żeglarz odetchnął i wolnym krokiem począł chodzić po pokładzie.

„Trzy samoloty. Nie strzelać..." Hm? W porządku... Wydam zarządzenia... — i oparłszy się o stalowy reling okrętu, począł uważnie wpatrywać się w morze... Na gładkiej jego powierzchni widać było od czasu do czasu wystający z wody peryskop...

— Patrolują chłopaki! Dobra... Niech no tylko spróbują szwaby... — mruknął i zapalił papierosa.

Świtało. Daleko, na tle zabudowań starego Gdańska zamajaczyły maszty niemieckiego pancernika „Schleswig Holstein"...

Punktualnie o godzinie siódmej, zauważono trzy samoloty. Leciały w kierunku Szwecji. Słoneczny blask uniemożliwił rozpoznanie znaków. Komandor sięgnął ręką w kieszeń, gdzie miał depeszę... ale w tej samej chwili samoloty zniżyły się raptownie i na pokład posypał się grad pocisków...

Plując wściekle ogniem karabinów maszynowych, „Wicher" po raz pierwszy poczuł uderzenia stalowych kul wroga...

Westerplatte płonie.



„PRAWA BURTA — WODA!"

O godzinie 1-szej w południe, na błękitnym tle nieba zauważono grupę niemieckich samolotów bombardujących. W zatoce znajdowało się kilka naszych trawlerów i O. R. P. „Gryf". W odległości kilkuset metrów, kołysały się ranione w boju wodnopłatowce...

Zręcznie manewrując, „Wicher" począł zbliżać się w kierunku Oksywia. W tej samej chwili usłyszano pierwsze detonacje. Nie ulegało już wątpliwości, że nieprzyjaciel zaatakował port...

Równocześnie zagrzmiały działa pancernika „Schleswig".

Port na Oksywiu płonął...

— Hallo, Wicher! Wicher? Tu dowództwo... Odbierać telegramy z Helu... Słyszycie — z Helu!

Komandor raz jeszcze spojrzał na zegarek. Przed chwilą otrzymał nową szyfrowaną depeszę. Trawlery zaminują wejście do portu. Osłaniać operację.

O godzinie 3-ciej rozpoczął się piąty z rzędu gwałtowny atak powietrzny na „Wicher" i znajdujące się w basenie trawlery. Z Gdyni dochodziły coraz to częstsze odgłosy wybuchów i terkotania karabinów...

— Komandorze! Prawa burta — woda!

Dowódca lekceważąco machnął ręką. Szarpany pociskami, atakowany z powietrza — „Wicher" odgryzał się wściekle, czekając dogodnego momentu, by otwarcie spojrzeć w oczy maskującym się Niemcom.

Z „Gryfu" raz po raz nadchodziły alarmujące wieści: „20 zabitych. Są ranni".

60 SEKUND ŚMIERCI

2-go września. Zapada zmrok. Na ciemnym tle morza zupełnie nie widać sylwetki kontrtorpedowca. Przyczajony — czeka na ofiarę...

W pewnej chwili rozlega się alarmujący sygnał:

— Niebezpieczeństwo!

Bystre oczy obserwatora uważnie śledzą posuwające się na horyzoncie niemieckie krążowniki. Za chwilę zbliżą się do zapory minowej...

Jest chwila pełna nerwowego napięcia i oczekiwania. Raptownie, jeden z nich zawraca, a w ślad za nim pozostałe.

— Zwietrzyły, psiakrew! Posłałbym im trochę stali, ale rozkaz... — zaklął stojący przy dziale artylerzysta.

Zdala zarysowały się brzegi Helu. Okręt cicho podpłynął do portu i zarzucił kotwicę.

3-go września. Ranek mija spokojnie. Ale już w południe nadlatują coraz to nowe eskadry samolotów. Na morzu manewrują dwa niemieckie kontrtorpedowce. Walka jest zaciekła. Zasłaniając się kłębami czarnego dymu, ostrzeliwują wściekle Hel i stojący na jego straży „Wicher". Po chwili jeden niemiecki okręt tonie. Drugi, ciężko uszkodzony — Niemcy holują na pełne morze. „Wicher" zdał swój egzamin... Potwierdziły to zresztą nazajutrz niemieckie radiostacje.

* * *

Zmęczony — w kabinie zasnął na chwilę komandor. Nie spał już dwie noce. Oczy kleją się same, głowa ciężko opada na stół zarzucony mapami.

Nagle gwałtowny wstrząs. Okręt zadrgał, oddał ostatnią salwę w górę i gwałtownie pochylił się na prawą burtę. Dowódca błyskawicznie wybiega z kabiny. Woda zalewa już wyjście. Jeszcze krok do górnego pokładu. Rozdarty czterema uderzeniami bomb — „Wicher" kona...

Na maszcie straszliwie rozkrzyżowany trup sygnalisty Kwiatkowskiego, którego siła wybuchu rzuciła w górę... Wokół woda kłębi się i wrze od wybuchów. Ratunku już nie ma. Każda sekunda zwłoki — to śmierć.

Komandor siłą odrywa marynarzy od posterunków. Chcą ginąć wraz z okrętem. Pozostaje jeszcze kilkanaście sekund. Okręt pochyla się na bok i coraz bardziej pogrąża w wodę. Cudem nie wybucha kocioł. Na spokojnej tafli wody, widać brązowe, gęste plamy oliwy...

* * *

Tak zginął pierwszy polski kontrtorpedowiec „Wicher" — okręt, który przeżył trzy dni wojny. Zaatakowany gwałtownie od strony wybrzeża, zbombardowany z wysokości 50-ciu metrów — legł u stóp portu, którego tak wiernie bronił.

M. Brzezicki, por.

Lecz polskie okręty, którym udało się ujść nieprzyjacielowi, przez sześć lat nękały wroga, walcząc u boku Aliantów. Okryte chwałą, zyskując sobie miano nieustraszonych bohaterów morza zatopiły same, bądź w operacjach mieszanych brytyjsko - polskich, około 75 okrętów i statków npla. Dwa polskie okręty podwodne „Sokół" i „Dzik" zatopiły 43 okręty i statki niemieckie o łącznym tonażu ponad 100.000 ton. Wiele z naszych okrętów, walczących u boku Sprzymierzonych spoczywa już na dnie morskim, bądź dla utworzenia sztucznych portów, osadzonych jest od 1944 r. u brzegów Francji, niektóre przeznaczono na złom.

Jak dotąd do Kraju mają powrócić O. O. R. P. „Błyskawica", „Burza", „Wilk" i okręt szkolny Mar. Woj. „Iskra".

W 6 LAT PÓŹNIEJ...

OKRĘTY MAR. WOJ. W PORCIE GDYNI I GDAŃSKA





W morze na ćwiczenia



Radiotelegrafista przy pracy w Szkole Specjalistów Morskich



Prace przy cumowaniu ścigacza



Po ćwiczeniach artylerzyści z O. R. P. „Błyskawiczny" pozują naszemu fotoreporterowi.









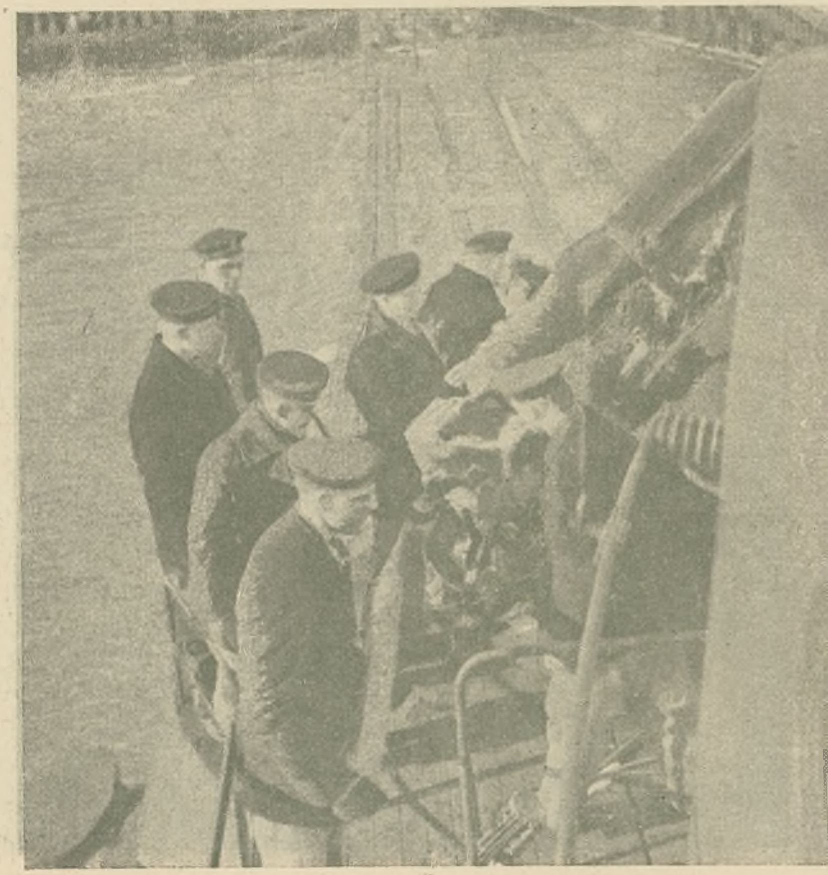
U góry: Marszałek Polski Michał Żymierski, kontradmirał A. Mohuczy i inż. E. Kwiatkowski w czasie tegorocznych uroczystości z okazji Święta Morza w Gdyni.

Niżej: w obchodzie tym wzięła także udział grupa obrońców Westerplatte.

Od góry z prawej: 1) Kontradmirał A. Mohuczy dekoruje w dniu Święta Morza zasłużonych marynarzy.

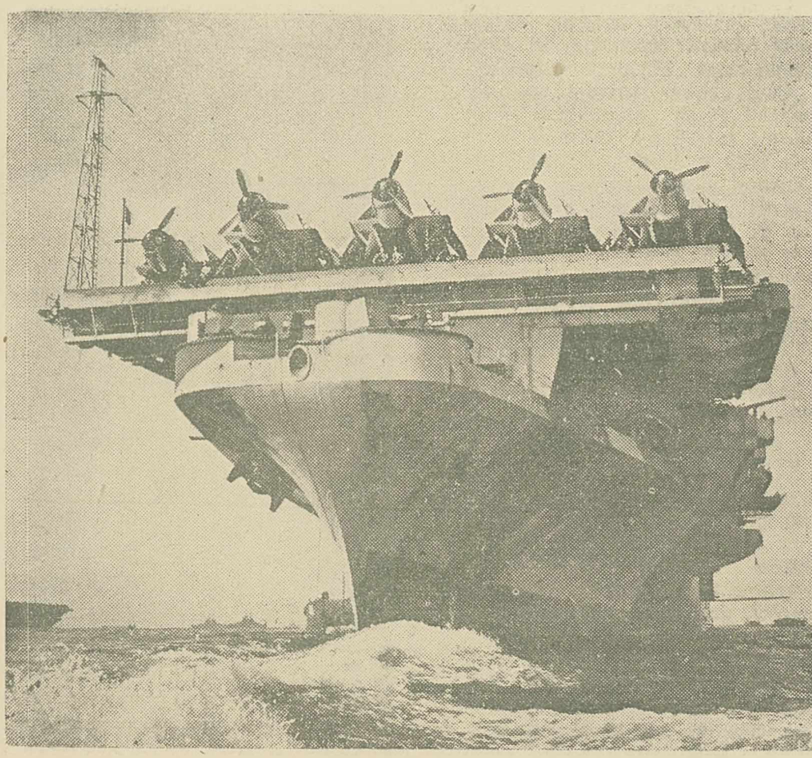
2) Z Southampton otrzymaliśmy wraz z pozdrowieniami dla naszych Czytelników to oto zdjęcie uczniów PSM z załogi „Daru Pomorza", odpoczywających po pracy. (Patrz str. 27).

Z prawa: Obsługa działa na ścigaczu



Józef Modrzejewski

ROZWÓJ LOTNISKOWCÓW



Lotniskowiec amerykański klasy „Essex" U. S. S. „HANCOCK"

30 lat mija od chwili pojawienia się na morzu pierwszego okrętu zupełnie nowego rodzaju — HMS „Argus", który określono jako „aircraft carrier" czyli lotniskowiec. Szczególnym trafem zbiegający się z rocznicą komunikat admiralicji wspomina o bliskiej jego rozbiórce.

W granicach istnienia „Argusa" jesteśmy świadkami rewelacyjnego wprost rozwoju zalet lotniskowców jak i nieoczekiwanego ich zmierzchu. W historii budownictwa okrętowego nie są bowiem znane tak szybkie postępy, które doprowadziłyby do tego, że w ostatniej wojnie poświęcono najwięcej studiów, doświadczeń i badań właśnie najmłodszej klasie okrętów wojennych. W ostatnich natomiast miesiącach nagle zahamowano budowę nowych lotniskowców oczekując wyników doświadczeń z bombą atomową. Szczególnie wysokie koszty budowy powyższych jednostek całkowicie usprawiedliwiają ostrożność. Wydaje się, że jednak znajdujemy się w okresie zmierzchu lotniskowca, jako, że technika stara się uniknąć pośrednictwa samolotu w przesyłaniu pocisków, zwracając się w kierunku systemu rakietowego i radiowego (bomby latające V1 i V2). Ponieważ jednak z drugiej strony lotniskowiec odegrał bardzo poważną a nieznaną na ogół rolę w drugiej wojnie światowej, warto poświęcić trochę uwagi jego historii i jego wyczynom.

„Argus" został przebudowany ze statku pasażerskiego. Posiadał gładki pokład wzdłuż całej długości okrętu, kominy poziome i pomost nawigacyjny i podnoszony przy pomocy windy. Rozwijał szybkość 20 węzłów, co pozwoliło mu towarzyszyć głównym siłom. Cztery dalsze lotniskowce brytyjskie były przebudowane dla odmiany z okrętów liniowych względnie z krążowników liniowych. Pierwszy „Eagle" (ex chilijski pancernik „Al Cochrane") zakupiony w 1917 r. wszedł do służby w 1924 r. Pokład startowy miał jedynie wzdłuż lewej burty, po prawej znajdowały się dwa maszty i dwa kominy. We wnękach kadłuba po obu burtach umieszczono dziewięć pojedyńczych armat 152 mm, na pokładzie cztery 102 mm pl. Zabierał 21 samolotów przeważnie przeważnie wywiadowczych. Szybkość tego okrętu była nieco większa (24 węzły). „Furious" przebudowywany trzykrotnie wszedł ostatecznie do służby w 1925 r. bez masztów, z kominami poziomymi i pokładem startowym na 3/4 długości. W 1939 r. został przebudowany po raz czwarty otrzymując baterię z 12 dział 102 mm pl. zamiast zwykłych 110 mm. Ilość samolotów zaokrętowanych—33 aparaty. „Courageous" i „Glorious" weszły ostatecznie do linii w 1928-ym i 1930 r. Posiadały pionowy komin i maszt, pokład na 3/4 długości i po 48 samolotów.

Ostatnie trzy jednostki wyróżniały się dużą szybkością (31 węzłów), zasięgiem pływania i znaczną wyporność (22,5 tysiąca ton) pozwalającą na wykorzystanie ich bez względu na stan morza. Stały się jednostkami doświadczalnymi i prototypami nowej przedwojennej serii „Ark Royal". Jako pierwszy lotniskowiec został zbudowany HMS. „Hermes" (1924 r.) rozpoczynający drugi mniejszy typ naśladowany następnie przez Japonię, Francję i ZSRR. Wypierał 10,800 ton, zabierał 20 samolotów, wyciągał 25 węzłów. Wszystkie z wyjątkiem „Argusa" lotniskowce zostały wyposażone w pancerz burtowy grubości 38—76 mm i w pokłady od 25 mm do 102 mm. Podwójny rodzaj artylerii był tradycją dość mało znajdującą uzasadnień.

W innych marynarkach, głównie USA i Japonii, sprawy przedstawiały się analogicznie. Przebudowywano olbrzymy, pozostawiając niekiedy dość silną artylerię (8—10 armat 203 mm) i powiększając ilości zaokrętowanych samolotów (60—90). Już najbardziej pobieżna charakterystyka wymienionych lotniskowców pozwala dostrzec, że nie tworzyły one jednolitych typów o zbliżonych cechach bojowych i nawigacyjnych. Oczywiście nie sprzyjał tu głównie fakt, że były jednostkami przebudowywanymi. Następnie sfery morskie nie mogły przekonać się do wartości samolotu jako broni morskiej, co odbiło się nawet na taktyce niektórych flot w czasie wojny. Wreszcie wymagania taktyczne nie mogły być pogodzone zrazu z możliwościami konstrukcyjnymi. W stosunku do lotniskowca, wielkiej, słabo uzbrojonej, opancerzonej i wrażliwej na uszkodzenia podwodne jednostki, wysuwano ustawicznie uzasadnione zastrzeżenia.

W eskadrze stanowił sylwetkę zbyt dużą, by ujść wywiadowi, samodzielnie był za słaby. Mało kto wierzył, by mogły go obronić samoloty w momencie ataku ze strony zespołu nieprzyjacielskiego. Nieduże uszkodzenia już ograniczały, o ile nie uniemożliwiały zupełnie, start czy powrót samolotów. Lotniskowiec zdawał się być „piętą achillesową" eskadry.

Pomimo tych wszystkich zastrzeżeń Anglicy przystąpili w 1935 r. do budowy „Ark Royal" — okrętu nowej serii, która odegrała swą rolę w czasie wojny. Rozmiary nowych jednostek utrzymano na poziomie 22.000 ton, szybkość na 31 węzłach. Natomiast wyeliminowano zupełnie artylerie morską a wzmocniono przeciwlotniczą w przeczuciu że niebezpieczeństwo nalotów będzie najpoważniejsze. „Ark Royal" utrzymał 16 dział 114 mm, które umieszczono w czterech parach na specjalnie dobudowanych platformach przy obu burtach; dalej 32 szybkostrzelne 40 mm sprzężone po osiem, tą samą liczbę karabinów maszynowych sprzężonych po cztery i 60 samolotów, które były wprowadzane i wyprowadzane z hangarów za pomocą trzech wind, a nie dwuch, jak na starszych okrętach, co

znacznie zmniejszyło czas startowania i krycia. Długość pokładu startowego wynosiła 209 m przy długości kadłuba 220 (240) m, szerokość zaś 28,5 m. Łodzie okrętowe umieszczono w niszach znajdujących się w burtach okrętu. Poniżej pokładu startowego znajdowały się hangary i warsztaty reperacyjne, pod nimi zbiorniki na ropę, magazyny bomb i torped powietrznych.

Ukończenie budowy „Ark Royal" w 1938 r. zbiegło się z rozpoczęciem budowy na stoczniach czterech dalszych: „Victorius", „Illustrious", „Indomitable" i „Formidable", o podobnych danych; rok później założono stępki dwuch większych „Indefatigable" i „Implacable" po 33,000 ton.

Równocześnie z typem dużych lotniskowców, budowanym przez Anglię i Stany Zjednoczone, rozwija się typ mniejszy realizowany przez Japonię. Admiralicja japońska kieruje się zasadami następującymi: 1) duży okręt jest bardzo kosztowny a więc ogranicza ilość i możność uzupełnienia strat, 2) mały okręt zabiera nie wiele mniej samolotów, jest tańszy, 3) siła lotnictwa marynarki polega na licznych „pływających lotniskach" rozrzuconych na większej przestrzeni.

Dlatego od 1935 r. trwa budowa lotniskowców typu „Soryou" po 10,050 ton wyporności, rozwijających szybkość 30 węzłów, uzbrojonych w 12 dział 127 mm pl. i po 40 samolotów. W odpowiedzi na to Amerykanie podejmują typ „Ranger" po 14,000 ton z 50 samolotami. Anglia rezygnuje z niego.

Sprawa rodzaju zaokrętowanych samolotów nasuwa również nie małe trudności. Nie mogą to być aparaty lądowe z racji odmiennych warunków i wymagań. Muszą bowiem w pierwszym rzędzie zwalczać cele na morzu i na wybrzeżu, niekiedy nawet na zapleczu. Potrzebne są zarówno ciężkie bombowce jak i powietrzne torpedowce. Myśliwce nie mogą ustępować myśliwcom lądowym i muszą zawsze liczyć się z przewagą liczebną przeciwnika, zwłaszcza przy jego wybrzeżach.

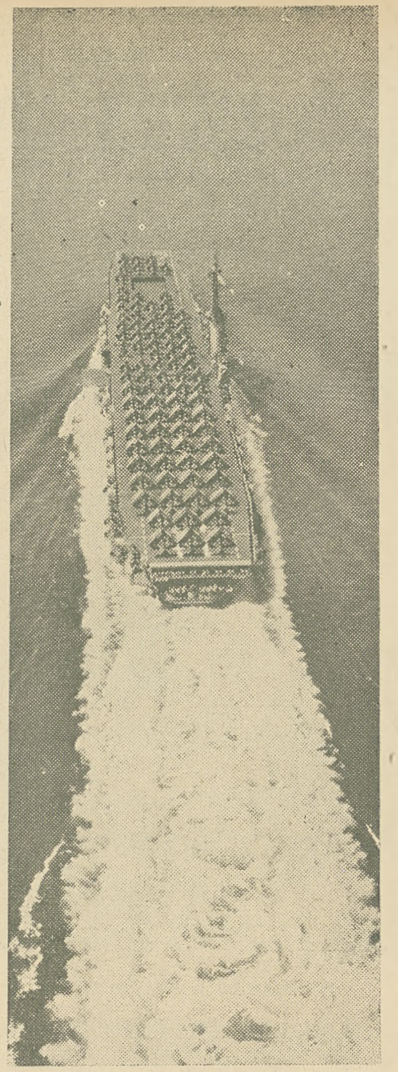
Osiągnięcia techniczne w zakresie samolotów z lotniskowca ilustruje poniższa tabelka (stan: wrzesień 1939 roku):

Podział na eskadry w obrębie 5 największych lotniskowców USA (Lexington, Saratoga, Ranger, Yorkown, Enterprise) był dokonany w ten sposób, że myśliwców było ogółem 95, bombowców — 90, wywiadowczych — 108 i torpedowych — 72. Razem 365.

Pierwsze miesiące drugiej wojny światowej odrazu wciągają w swój wir lotniskowce. Płynący indywidualnie „Courageous" zostaje trafiony 2 torpedami przez niemiecki okręt podwodny i zatopiony. Było to 18-go września 1939 r. Siedem tygodni później Niemcy przeprowadzają zaciekły nalot na „Ark Royal", który jednak już na początku grudnia bierze udział w wielkim pościgu za niemieckim krążownikiem ciężkim „Admirał Graf Spee". Znakomite usługi oddają lotniskowce brytyjskie w czasie walk o Narwik i jako ochrona eskadr przed nalotami niemieckich „Stukasów". Jedynie „Glorious" zaskoczony indywidualnie ginie od ciężkich pocisków niemieckiej eskadry liniowej około wyspy Jan Mayen.

Wybuch wojny z Włochami i rozpoczęcie niemieckiej akcji korsarskiej na Atlantyku wymaga osłony powietrznej statków płynących w konwojach. Potrzeba bardzo wielu lotniskowców, potrzeba myśliwców i aparatów wywiadowczych. Anglia musi posługiwać się nawet starymi transportowcami wodnosamolotów jak „Pegasus" i aparatami na pływakach. Bywają wypadki, że transport konwojowany z Gibraltaru na Maltę dochodzi po wystrzeleniu całego zespołu myśliwców (np. „Pegasus"). Wszystkie lotniskowce brytyjskie są niezwykle czynne a szczególnie „Ark Royal". Z pośród licznych operacji samolotów z tego okrętu warto wymienić: pościg za francuskim okrętem liniowym „Dunkerque" po jego ucieczce z Mers el Kebir, storpedowanie „Bismarcka", storpedowanie pancerników włoskich „Littorio", „Vittorio Veneto" i „Cavour" w Tarencie, zniszczenie torpedami tam elektrowni na Sardynii itd. „Ark Royal" stoczył dziesiątki walk powietrznych i morskich; zatonął koło Gibraltaru od torped okrętu podwodnego.

Taktyka lotniskowców została u-



Lotniskowiec amerykański „Franklin D. Roosevelt"

doskonalona po wybuchu wojny z Japonią. Na samym wstępie Japończycy wyzyskują samoloty pokładowe do zaskakującego ataku na Pearl Harbor, używają je przy desantach i zwalczają przy ich pomocy floty sojuszników. Sukcesy osiągnięto dzięki dużej liczbie lotniskowców, które równocześnie działają w rozmaitych częściach Azji, Australii i Oceanii, oraz dzięki nowemu potężnemu materiałowi wybuchowemu w bombach i torpedach, z równoczesnym użyciem udoskonalonych przyrządów celowniczych. Ofensywna postawa japońskiego lotnictwa pokładowego jest koniecznością wobec słabego uzbrojenia pl. starszych japońskich krążowników lekkich typu „Kitagami" i kontrtorpedowców uzbrojonych tylko w dwa karabiny maszynowe. Jako odpowiedź na wzmożoną działalność niemieckich okrętów podwodnych i japońskich samolotów Amerykanie rozpoczynają masową produkcję 1) dużych lotniskowców typu Essex po 27,000 ton i typu „Cabot" po 20,000

	Wywiadowcze	Myśliwskie	Torpedowo-bombowe
Załoga	2—3	1—2	1—3
Liczba motorów	1	1	1
Liczba działek		0—2	—
Nieruchome KM.	1	2—4	1
Ruchome KM.	1	0—1	1
Największa szybkość km.	270—400	365—520	300—400
Marszowa szybkość km.	230—350	300—450	265—350
Zasięg lotu km	1000—1400	600—1100	do 1500
Czas wznoszenia się km/min.	4/16	4/6—8	4/10—16
Górny pułap km	7,3—8,6	6,5—10	6—8,6
Czas lotu w godz.	$3-4^1/_2$	$2-4^1/_2$	3—6
Ciężar bomb w kg	225—700	0—90	225—850

CZY KOMPLETUJESZ „MARYNARZA"?



TREŚĆ POPRZEDNIEGO NR. 4/5 „MARYNARZA POLSKIEGO"

Święto Morza w Polsce Odrodzonej. — Na ścigaczach w morze. — Marszałek na pożegnaniu radzieckich marynarzy-instruktor. — Problem okrętów liniowych. — Torpeda (przekrój i opis). — Zakłamana operacja. — ORP „Sęp" i ORP „Ryś" lecą się w stoczni. — Radar. — 12 przygód mata Moreli (Gawędy wilka morskiego). — 2 rocznice: Poczdam i śmierć gen. Sikorskiego. — Żeglarze i podróżnicy: Krzysztof Arciszewski. — Mgła (opowiadanie). — Dystynkcje oficerskie i podoficerskie w Mar. Woj. — Okręt liniowy (przekrój i opis). — Ofensywa i kapitulacja. — „Biała Australia". — Grecka flota wojenna. — „Zemsta" na scenie Teatru Mar. Woj. — Nasz felieton: Bomba wybuchła! — Nasi za granicą (Fotoreportaż ze Sztokholmu). — Ponadto: Uczelnie morskie na Wybrzeżu, Morska kronika zagraniczna. Czy wiecie, że..., Rozrywki i zagadki, Na wesołej fali, Przygody Kubusia - Marynarza.

Poprzednie numery nabyć można w ADMINISTRACJI: GDYNIA, — ŚW. PIOTRA 12.

(Dokończenie z poprzedniej strony)

ton, 2) przebudowę transportowców typu „C3" po 16,900 ton wyporności (około 70). Pierwsze wystąpiły do ofensywnych operacji łącznie z innymi okrętami floty, drugie zostały przydzielone do karawan statków.

Część lotniskowców konwojowych została przekazana Anglii. Są to jednostki o średniej szybkości (16,5 węzła) z pokładem startowym o długości 137 m, zabierające 15—30 samolotów. Oddały nieocenione usługi przy wykrywaniu „stad" niemieckich okrętów podwodnych. Także i duże lotniskowce USA wykazały maksimum wytrzymałości i wydajności. „Enterprise" przez 4 lata wojny był 15 razy uszkodzony. Jego artyleria pl. i myśliwce zestrzeliły 911 japońskich samolotów. Samoloty pokładowe zatopiły 79 a uszkodziły 192 jednostki nieprzyjaciela.

Bliźniaczy „Yorkown" zatonął natomiast po desperackim nalocie japońskim koło Midway. Z 18 lotników Mikada 11 zostało zestrzelonych przez myśliwce pokładowe, 3 dalsze zestrzeliła artyleria pl., pozostałe jednak zrzuciły 3 celne torpedy, które wraz z torpedą okrętu podwodnego przesądziły o losie okrętu.

Ataki japońskich samolotów samobójczych spowodowały uszkodzenia lotniskowców „Franklin" i „Bunker Hill". Ogólne straty amerykańskiej floty wyniosły 5 dużych lotniskowców „Princeton", „Hornet", „Yorkown", „Wasp" i „Lexington" oraz 6 lotniskowców eskortowych. Japończycy stracili wszystkie 19 jednostek przy czym 8 przez działalność okrętów USA a 9 przez samoloty, 2 pozostałe zatopiły wspólnie okręty i samoloty.

Po zakończeniu działań wojennych cyfry lotniskowców we flotach wojennych o wiele przekroczyły stan przy wybuchu wojny. Marynarka amerykańska ma obecnie 26 dużych jednostek i 67 eskortowych zamiast 5 w 1939 r.; brytyjska ma 47 jednostek czyli tyle co krążowników, które podtrzymują prestiż i władztwo mórz. Rozmiary lotniskowców powojennych wzrosły nienaturalnie do cyfry tonażu najpotężniejszych okrętów liniowych, czyli do 45,000 ton. Wyścig w tej dziedzinie rozpoczęły Stany Zjednoczone dwiema jednostkami „F. D. Roosevelt" i „Midway". Ilość zaokrętowanych samolotów na tych ostatnich wynosi łącznie 250 aparatów. Ze strony W. Brytanii można narazie zanotować tylko wodowanie „Eagle" (35,000 ton, koszt budowy 5 milionów funtów).

W chwili obecnej można wprowadzić do floty lotniskowców podział na pewne typy, które nie są już reprezentowane pojedynczo, ale stanowią zwarte formacje dla ściśle określonych zadań:

1) typ olbrzymich okrętów po 35—45,000 ton do działań długotrwałych i różnych częściach świata w pojedynkę z eskortą kontrtorpedowców;

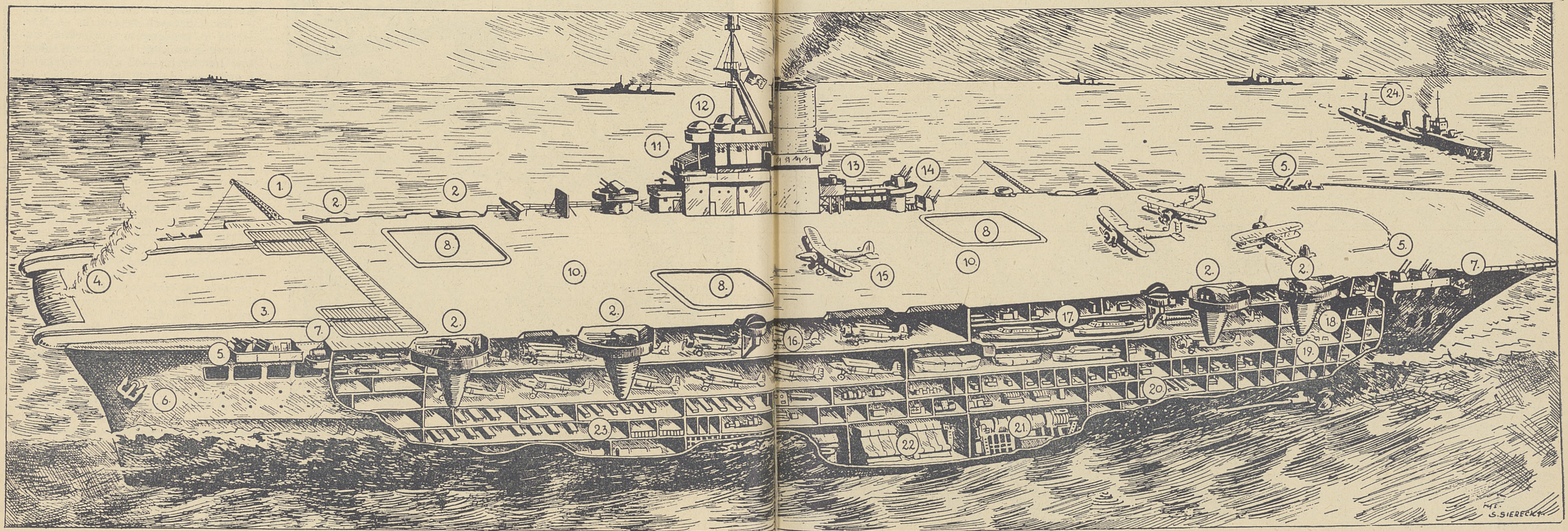
2) typ dużych okrętów po 19—27,000 ton jako uzupełnienie eskadr liniowych;

3) typ małych okrętów po 12—18,000 ton dla popierania desantów i eskorty transportów statków.

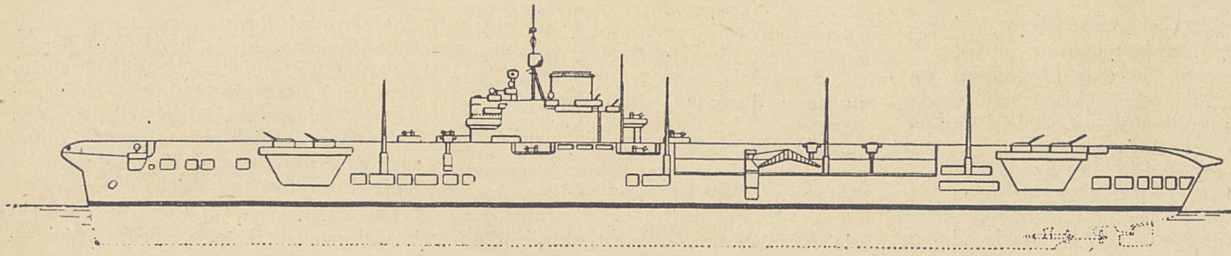
Należy przypuszczać, że trzeci typ znajdzie szersze zastosowanie w innych marynarkach. ZSRR buduje już dwie serie małych lotniskowców: jeden po 12,000 ton o szybkości 30 węzłów, uzbrojony w 12 armat 102 mm pl. i 40 samolotów drugi „Stalin" po 9.000 ton, o tej samej szybkości, ale zmniejszonej liczbie samolotów (22). Holandia projektuje budowę 3 jednostek dla wzmocnienia 3 eskadr złożonych z krążowników i kontrtorpedowców. Francja wydzierżawiła od Anglii jeden lotniskowiec typu „Collossus" aby przeprowadzić wstępne szkolenie lotników morskich.

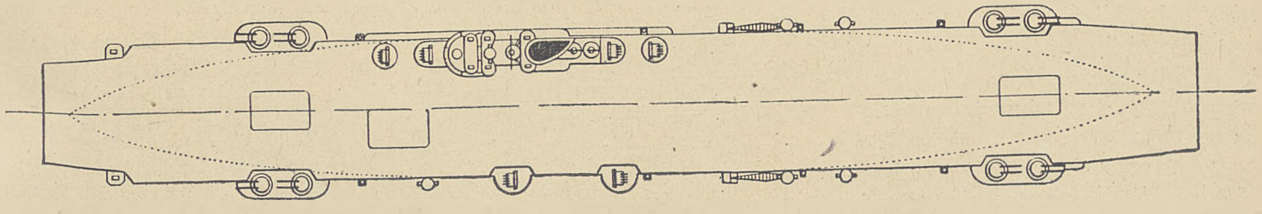
Oto obraz najogólniejszy rozwoju lotniskowca. O jego przyszłości — być może — zadecyduje ostatecznie próba atomowa na Pacyfiku i rozwój broni kierowanej radioaktywnie.

PRZEKRÓJ LOTNISKOWCA



1. — Dźwig
2. — Wieża działowa (4,5 cala)
3. — Wyrzutnia samolotów (katapulta)
4. — Para wskazująca kierunek wiatru
5. — Baterie ckm. opl.
6. — Kotwica
7. — Reflektor
8. — Winda do samolotów
10. — Pokład lotniskowy
11. — Pomost dowódcy
12. — Opancerzone wieże kontrolne
13. — Pomost kontrolny
14. — Sprzężone baterie działek opl.
15. — Samolot startujący
16. — Hangary
17. — Szalupy ratunkowe i motorowe łodzie
18. — Szpital
19. — Pomieszczenia oficerskie
20. — Kościół
21. — Główna hala maszyn
22. — Kotłownia
23. — Pomieszczenia załogi
24. — Kontrtorpedowiec eskortujący





Wyporność: 23.000 ton. Szybkość: 32 węzły. Posiada na pokładzie 70 samolotów. Uzbrojenie: 16 dział 114 m/m. plot., 32 działa 13 m/m plot.

Flotylla wołżańska

(ROZDZIAŁ Z „MARYNARKI WOJENNEJ ZSRR W WOJNIE OJCZYŹNIANEJ“ ADMIRAŁA FLOTY I. S. ISAKOWA. AUTORYZOWANY PRZEKŁAD KOMANDORA W. STEYERA.)

Na potężnej rzece rosyjskiej — Wołdze, w czasie pokoju i w pierwszym okresie wojny, oczywiście nie było żadnych flotylli rzecznych lub jakichkolwiek instytucyj Marynarki Wojennej. Rejon Wołgi był właśnie tym radzieckim tyłem — ośrodkiem: przemysłowym, spółdzielczo - rolniczym i transportowym, dzięki patriotyzmowi i natężeniu pracowitości którego, Armia Czerwona i Marynarka Wojenna mogły wykazać twardy opór wdzierającemu się wrogowi i wykonywać skuteczne przeciwnatarcia.

Jedyne co było (właściwie pozostało) z dziedziny Marynarki Wojennej na Wołdze, — to pamięć o bohaterskich dniach Marynarzy Rewolucji, wydajnie walczących wspólnie z Armią Czerwoną na Kamie, środkowej Wołdze, pod Carycynem i Astrachaniem z wrogami Ojczyzny — interwentami i białogwardzistami w latach 1918 — 1919.

Szereg potężnych wytwórni i przedsiębiorstw obrony, rozbudowanych na brzegach Wołgi i przestrzenne gospodarczo - rolne obszary do niej przylegające, same przez się były cennymi obiektami dla wroga, lecz z punktu widzenia strategii bardziej wydatne znaczenie miała Wołga jako najważniejsza magistrala transportu wodnego. Jeszcze w czasach pokojowych rzeka ta grała czołową rolę w planie gospodarstwa narodowego Państwa Radzieckiego, częściowo odciążając transport kolejowy i urzeczywistniając wymienny obrót ładunków ropy bakińskiej i embińskiej, pszenicy Powołża, materiału drzewnego obszarów północnych i produkcji nadwołżańskich wytwórni - gigantów, rozbudowanych w Stalingradzie, Saratowie, Kujbyszewie, Jarosławlu, Kazaniu, Gorkim, Sormowie. Dzięki tak spławnym dopływom, jak Kama i Oka i istnieniu kanałów, jak Wołga-Moskwa i system maryński, transportowo - komunikacyjne znaczenie Wołgi w okresie wojny wzrosło wielokrotnie.

Dowództwo niemieckie doskonale o tym wiedziało. W grudniu 1942 roku Hitler, podczas jednego ze swych kolejnych wystąpień, powiedział o Wołdze: „To jest gigantyczna droga, którą my chcemy rozporządzać“. Dlatego też, jak tylko podstawowe lotniska lotnictwa niemieckiego dostatecznie wysunęły się na wschód, nad Wołgą zjawiły się pierwsze samoloty wroga. Lecz tu już na nich czekano.



Niemcy znali geografię wojenną, lecz nie znali jeszcze ludu radzieckiego, aczkolwiek upływał już drugi rok wojny.

Poza szeregiem miar, dotyczących współczesnego rozwoju środków obrony przeciwlotniczej, uskutecznionych Ludowym Komisariatem Obrony, na Wołgę były przewidująco przerzucone okręty wojenne z niektórych flot i zorganizowane odpowiednie zespoły z niezbędnym ubezpieczeniem i środkami dla prowadzenia walki współczesnej.

Operacje bojowe flotylli ujawniły się tutaj, długo przed tym jak Niemcom udało się przebić do Wołgi. Przy tym głównym przeciwnikiem dla obiektów na brzegach i konwojów statków z ropą i benzyną, było niemieckie lotnictwo bombardujące. Sytuacja stała się bardziej utrudniona od czasu gdy Niemcy zaczęli po nocach minować wołżańskie farwatry i nurty, zrzucając magnesowe i dźwiękoczułe miny z samolotów na różnych odcinkach od Astrachania do Saratowa, czyli na przestrzeni ponad 900 km.

To wymagało dużego natężenia od minołowów flotylli, ponieważ najbardziej odpowiedzialne odcinki musiano trałować systematycznie, a specjalnie cenne karawany, ponadto, konwojować bezpośrednio jak traulerami, tak i kanonierkami i kutrami opancerzonymi dla zadań obrony przeciwlotniczej.

Jak zwykle w tych wypadkach, gdy zagrody minowe ustawiają się w tajemnicy i na różnych akwenach, trudność ich zwalczania przedstawiają nie same miny, to znaczy wytrałowanie ich i zniszczenie, lecz żmudność ich ujawnienia. W celach więc profilaktycznych trzeba było wprowadzić twardy reżym pływania, specjalne przepisy nawigacyjne, służbę pilotów Marynarki Wojennej i organizować sieć punktów obserwacyjnych i system obwieszczania. Te przedsięwzięte miary nie tylko zmniejszyły straty do minimum, lecz także pozwoliły skrócić postojowe i opóźniania w obrocie tonażu na tyle, że pomimo wszelkich trudności robionych przez przeciwnika, flisacy wołżańscy przekroczyli narzucony im plan rocznego przewozu głównych ładunków zapotrzebowania wojennego.

Na wszelkie nowe chytrości wroga flotylla wołżańska reagowała odpowiednimi przeciwśrodkami.

W końcu lata 1942, gdy w rejonach Wołgi ujawniła się bardziej poważna groźba w rodzaju niemieckich formacyj pancernych, przedzierających się do Stalingradu, flotylla już była dobrze zgranym i zwartym organizmem bojowym z doświadczonymi kadrami, już spracowanymi z odpowiednimi jednostkami i sztabami Armii Czerwonej.

Walki o Stalingrad postawiły przed marynarzami flotylli szereg nowych zadań, z których ważniejszymi były:

1) Artyleryjskie wsparcie armii, broniącej dostępów do miasta i potem do jego poszczególnych przedmieść i wybrzeże Wołgi;

2) Lądowanie desantów taktycznych na tych odcinkach wybrzeża, gdzie przeciwnikowi udawało się dotrzeć do rzeki;

3) Zabezpieczenie przeprawy wojsk i sprzętu techniczno - bojowego, podwozu amunicji i żywności;

4) Ewakuacja rannych.

Wszystkie te zadania trzeba było rozwiązywać przy najbardziej bezlitosnym działaniu artylerii a szczególnie lotnictwa nieprzyjacielskiego, wyjątkowo energicznie nacierającego na środki przeprawy.

Należy także zaznaczyć, że podczas wzmożenia się bojów o główny cel, sytuacja flotylli znacznie skomplikowała się tym, że Wołga zaczęła zamarzać; stawiało to pod poważną groźbą okręty, pozbawione zdolności manewrowych.

Kanonierki i baterie pływające (monitory), zamaskowane pod brzegiem i wykorzystujące zasłony dymne, nieustannie otrzymywały zgłoszenia na ogień odpowiednich dowódców armii i,w wyniku wykonania zapotrzebowań tych zgłoszeń, w krótkim okresie czasu milkły przeszkadzające naszym wojskom baterie niemieckie lub miotacze min. Przy tym artyleryjscy obserwatorzy — dla korygowania ognia okrętowego — zawsze znajdowali się w pierwszych liniach jednostek armii i posuwali się razem z nimi. Zdarzały się wypadki bezpośredniego wykorzystania ognia okrętów przeciw czołgom nieprzyjacielskim. Gdy pewnego razu dowodzący frontem osobiście dał zadanie jednej z kanonierek, a ta pierwszymi salwami uzyskała nakrycie wskazanego celu, lakoniczne: „Dziękuję, Wołga", przekazane telefonicznie na okręt, było w tej chwili najlepszą nagrodą dla marynarzy.

Nieprzerwanie, po nocy, traulery i kutry Flotylli Wołżańskiej kursowały pod ogniem między miastem i skrzydłowymi jednostkami, między miastem i lewym brzegiem, urzeczywistniając przerzucanie naszych oddziałów i zapasów bojowych lub

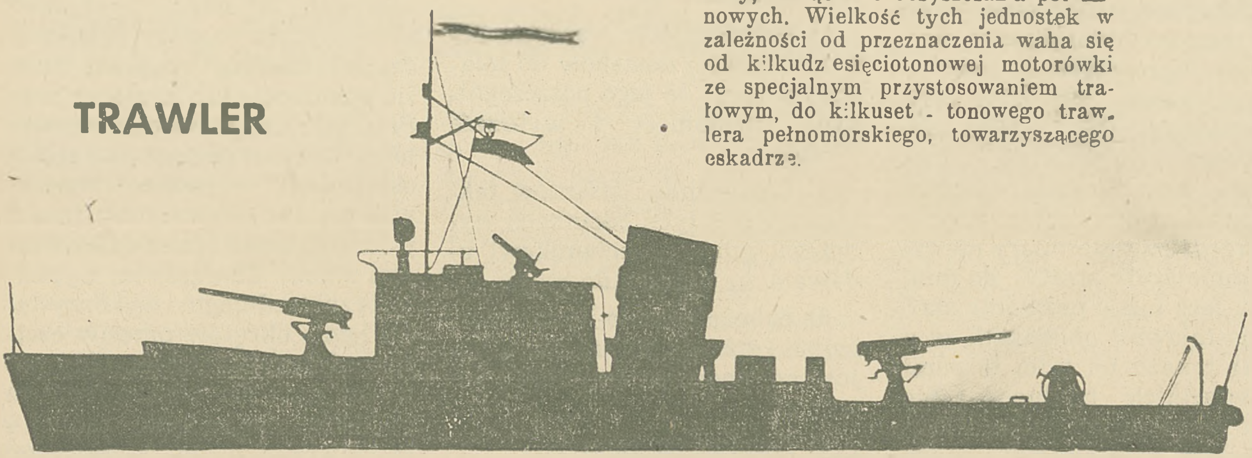
(Dokończenie na str. 26-ej.)



Sylwetki jednostek Mar. Woj.

TRAWLER

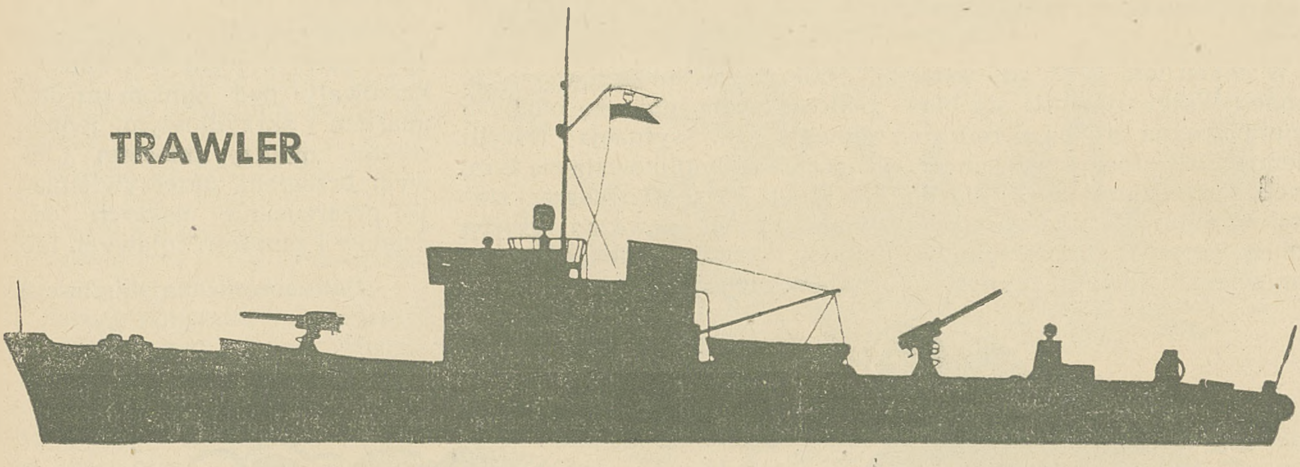
Trawler — Jednostka pomocnicza floty, służąca do oczyszczania pól minowych. Wielkość tych jednostek w zależności od przeznaczenia waha się od kilkudziesięciotonowej motorówki ze specjalnym przystosowaniem trałowym, do kilkuset - tonowego trawlera pełnomorskiego, towarzyszącego eskadrze.



wyporność: 145 ton
zanurzenie: 1,45 m.
szybkość maks.: 12,6 węzłów

długość 38 m, szer. 5,6 m.
moc maszyn: 600 K.M.

TRAWLER



wyporność: 183 ton
zanurzenie: 1,7 m.
szybk. maks.: 18 węzłów

długość: 42 m., szer.: 5,5 m.
moc maszyn: 1040 K.M.

ŚCIGACZ

Mały pomocniczy okręt, przeznaczony do atakowania okrętów podwodnych w stanie zanurzonym przy pomocy granatów głębinowych. Szybkość jego nie przekracza połowy szybkości ścigaczy torpedowych.



wyporność: 43 ton
zanurzenie: 1,7 m.
szybk. maks.: 25 węzłów

dług.: 23,5 m., szer. 4,0 m.
moc maszyn: 2,400 K.M.

„TRIUMF NAFTALINY”

Flota rezerwowa USA

Admirał Thomas C. Kinkaid, komendant wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych, wyjawił rewelacyjną wiadomość, że Amerykanie mieli zamiar „przechować w naftalinie” 1.125 jednostek 16-tej eskadry, stacjonowanej na wybrzeżu wschodnim. Ponieważ zaś 1079 jednostek 19-tej eskadry pozostaje także w bezczynności, amerykańska flota rezerwowa liczyłaby w tych okolicznościach 2.204 okrętów.

Oprócz tego, dodał admirał Kinkaid, flota Stanów Zjednoczonych liczy 1.670 okrętów w pełni aktywnych i 2.300 o zmniejszonej aktywności.

Departament morski otrzymał niedawno kredyty w wysokości 20 milionów dolarów na częściowe pokrycie wydatków, związanych z utrzymaniem floty rezerwowej, a wynoszących miliard dolarów. Z chwilą, gdy te okręty zostaną „zapieczętowane” przez specjalne postępowanie, przypuszcza się, że starczy 2.500 oficerów i 24.000 marynarzy dla ich ochrony.

Prace nad zabezpieczeniem każdego z tych okrętów będą kosztowały około 10.000 dolarów. Na skutek tego koszty utrzymania floty rezerwowej zmniejszą się do 4 milionów dolarów rocznie, nie wliczając w to żołdu załogi.

Okręty 16-tej eskadry zostaną ugrupowane według typów i zakotwiczone na stałe w stoczniach w Bostonie, Nowym Londynie, Filadelfii, Norfolku, Charlestonie, Green Cove Springs, Bayonne (New-Jersey) i Orange (Texas). Pancerniki i lotniskowce przejdą w „stan spoczynku” w ciągu czterech miesięcy, dla mniejszych jednostek przewidziany jest okres od trzech do dwóch miesięcy.

W czasie pierwszego miesiąca po przybyciu okrętów do stoczni, 70% załogi bojowej pozostanie na pokładzie. Ta liczba zostanie zmniejszona do 35% aż do chwili całkowitego wycofania okrętu. Z tą chwilą załogi opuszczą okręty całkowicie i jedynie jeden lub dwa okręty na stocznie zatrzymają załogi zredukowane do minimum; celem tej załogi będzie ochrona pozostałych okrętów.

Oficerowie, którym powierzono wykonanie tego planu nazywają go „triumfem naftaliny”. Prace rozpoczną się od pokrycia kadłuba warstwą trującej farby. Ta farba, odporna pięć lat na działanie wody słonej i piętnaście lat na działanie wody słodkiej zabije wszelkie skorupiaki i inne żyjątka, przyczepione do kadłuba.

Projektuje się następnie pokrycie części nawodnej specjalnym płynem za pomocą rozpylaczy. Płyn ten pokryje cienką warstwą wszelkie urządzenia — łącznie z mostkami i artylerią — chroniąc je przed działaniem wilgoci.

W ten sposób okręty te zostaną całkowicie zabezpieczone przed naruszeniem ich przez „ząb czasu” na przeciąg co najmniej dwudziestu lat. Dodatkowo zainstaluje się jeszcze we wnętrzu okrętów specjalne przyrządy, zabezpieczające przed wilgotnym powietrzem. Jest to rodzaj automatycznie działających pomp, za pomocą których okręt będzie „wdychał” powietrze suche, a „wydychał” powietrze wilgotne. Koszt jednego z tych aparatów wynosi 1.500 dolarów, a na wielkiej jednostce trzeba ich ze sześć.

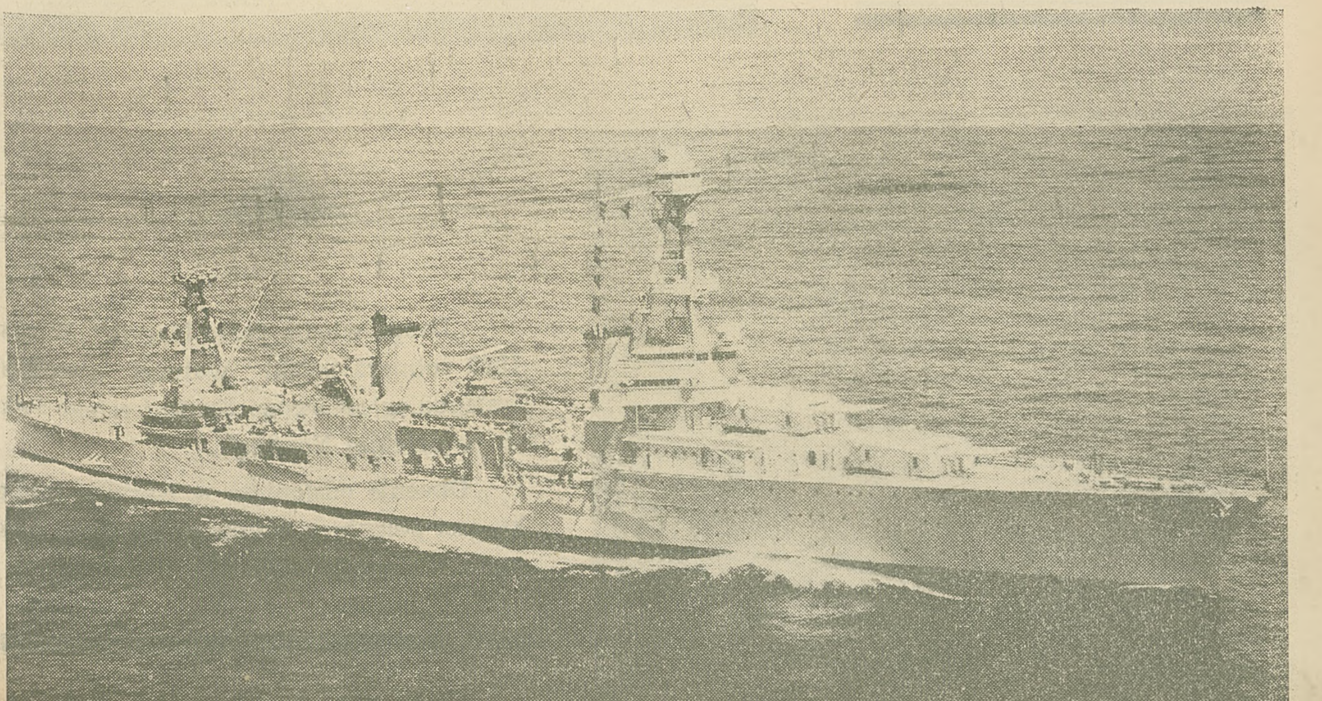
Czternaście okrętów 16-tej eskadry zostało już rozbrojonych, w tym krążownik „Brooklyn”. Pierwszym wielkim okrętem wojennym z grupy nowojorskiej, który będzie wycofany ze służby, jest krążownik „Guam”. Data jego rozbrojenia została wyznaczona na 13 marzec 1947 r.

Główne okręty, objęte programem, są:

Pancerniki „California”, „Idaho”, „New - Mexico”, „Tennese”. Krążowniki: „Alaska”, „Augusta”, „Boise”, „Brooklyn”, „Chester”, „Galveston”, „Guam”, „Hawai”, „Honolulu”, „Louisville”, „New-Orleans”, „Philadelphia”, „Phoenix”, „Portland”, „Saint - Louis”, „San-Francisco”, „Savannah”, „Tuscaloosa” i „Wichita”. Prócz tego ten sam los podzieli trzydzieści osiem lotniskowców.

(„Marine Nationale”)

Krążownik U. S. S. „CHESTER”





Na szerokim świecie

Najbardziej bodaj nielubianą przez marynarzy funkcją na statkach i okrętach jest t. zw. cegiełkowanie pokładu, kiedy to wytęża się wiele sił, aby doprowadzić go do czystości.

Obecnie nadeszła z zagranicy radosna dla marynarzy wieść, wraz z załączonym zdjęciem, że wynaleziono elektryczny aparat do cegiełkowania pokładu. Aparat ten, pracujący na zasadzie „elektroluksu" ma wykonywać pracę 10-ciu marynarzy i może wkrótce stać się częścią normalnego wyposażenia.

Te oto „kolorowe" kobiety ze Służby Pomocniczej Kobiet przy Królewskiej Marynarce Hinduskiej, brały udział w tegorocznej defiladzie z okazji rocznicy Dnia Zwycięstwa w Londynie.





„Droga wiodła przez Narvik". W roku 1940 żołnierz polski walczył o wolność i niepodległość swego Kraju i całego świata w dalekiej Norwegii.

Obecnie odsłonięto w Narviku tablicę ku czci poległych żołnierzy polskich, francuskich i angielskich.

MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

✱ **Szczegóły wizyty admirała Frasera w ZSSR.** Admirał sir Bruce Fraser, b. głównodowodzący flotą brytyjską na Pacyfiku, który był obecny na niedawnych uroczystościach jubileuszowych floty radzieckiej w Moskwie, Leningradzie i Kronsztacie, zaprosił do Wielkiej Brytanii admirała radzieckiego Mikołaja Kuźniecowa, głównodowodzącego flotą radziecką. Admirał Fraser, jako pierwszy przedstawiciel floty brytyjskiej od czasów rewolucji wystąpił w ZSRR z odczytem na temat operacji floty brytyjskiej na Pacyfiku przeciwko Japonii. Na konferencji prasowej admirał Fraser z uznaniem wyraził się o wrażeniu jakie sprawia Flota Radziecka, podkreślając również gorące przyjęcie, z jakim spotkał się w ZSRR. Agencja Reutera podkreśla, że admirał Kuzniecow, który dzięki niezwykłym zdolnościom został admirałem w wieku 38 l., kierował śmiałymi operacjami floty radzieckiej na Bałtyku, przyczyniając się wybitnie do obrony Leningradu.

■

✱ **Sesja międzynarodowej morskiej komisji doradczej w Amsterdamie.** W Amsterdamie odbyła się pierwsza sesja międzynarodowej morskiej komisji doradczej przy udziale delegatów 16 krajów, w tym również delegata Polski. Na sesji został dokonany przegląd prac komitetów żeglugowych, które powołano do życia w Londynie i Waszyngtonie, po rozwiązaniu organizacji U. M. A. w marcu r. b.

■

✱ **Zniesienie rurociągu pod kanałem La Manche.** Rurociąg który dostarczał milion galonów nafty wojskom sojuszniczym w Normandii, przeprowadzony pod kanałem La Manche, (słynny PLUTO, o którym pisaliśmy w artykule „Operacja Neptun" w n-rze 3 „Marynarza Polskiego") zostanie obecnie usunięty. Likwidacja rurociągu ma dostarczyć 10 ton ołowiu na potrzeby budownictwa angielskiego.

■

* **Wspaniały nabytek francuskiej marynarki wojennej.** Lotniskowiec „Colossus" którego zdjęcie zamieściliśmy w numerze 3 naszego pisma, wypożyczyła na przeciąg 5 lat od Anglii marynarka francuska. Uroczyste przekazanie lotniskowca odbyło się w obecności admiralicji francuskiej i brytyjskiej w Portsmouth. Lotniskowiec „Colossus" posiada 26 tys. ton wyporności i jest jednym z najnowocześniejszych okrętów tego typu.

■

* **165 tys. ton liczyć będzie niemiecka flota handlowa.** Międzysojusznicza komisja dla spraw podziału floty poniemieckiej zdecydowała przyznać Niemcom 427 statków o tonażu 165.526 ton. Z liczby tej przyznano strefie brytyjskiej 81%, amerykańskiej 12% i radzieckiej 7% tonażu. Wszystkie statki pozostawione zostaną dotychczasowym właścicielom i będą kursowały pod kontrolą sojuszniczą. Mogą one zawijać do wszystkich portów zagranicznych.

■

* **Stary liniowiec angielski „Iron Duke" pójdzie na złom.** Niedawno w pobliżu wysp archipelagu Orkady podniesiono stary angielski okręt liniowy „Iron Duke", będący przed wojną statkiem szkolnym. Liniowiec ten służył admirałowi angielskiemu Jellicoes za okręt flagowy podczas bitwy Jutlandzkiej w 1916 roku. W 1939 „Iron Duke" został uszkodzony przez bombowce niemieckie i osiadł na mieliźnie. Obecnie został on przeznaczony na złom.

■

* **Nowy lotniskowiec amerykański.** Według agencji United Press w St. Zjednoczonych spuszczono na wodę nowy lotniskowiec „Saipan" o wyporności 20 tys. ton.

* **Okręty podwodne zaopatrzone w turbinę gazową.** W prasie angielskiej ukazała się wiadomość, donosząca o budowie okrętu podwodnego, zaopatrzonego w turbinę gazową. Według tej wiadomości, ten nowy typ okrętu podwodnego będzie posiadał szybkość trzy razy większą od zwykłej szybkości okrętu podwodnego.

■

* **Ruch statków na Kanale Suezkim w 1945 roku.** W roku 1945 ogółem przeszło przez Kanał Suezki 4.200 statków o łącznym tonażu 25 mil. ton. Najwięcej korzystało z kanału statków brytyjskich i amerykańskich, potem kolejno holenderskich, norweskich i greckich. Polskich statków przeszło przez kanał 10 o tonażu 70 tys. ton, co stanowi 0,28% ogólnego tonażu jaki zanotowano w ruchu na kanale.

■

* **Nowe przeznaczenie lotniskowca „Activity".** Angielski lotniskowiec eskortowy „Activity" zakupiony został przez firmę „Ocean Steamship" w celu przebudowania go z powrotem na statek handlowy, jakim był on przed wojną.

■

* **Nowe trawlery holenderskie.** 8 trawlerów, wchodzących w skład floty australijskiej, i przekazanych obecnie przez Anglię Holandii otrzymało nowe nazwy: „Ambon", „Banda", „Bataan", „Boroe", „Seran", „Morotai", „Ternat" i „Teidor".

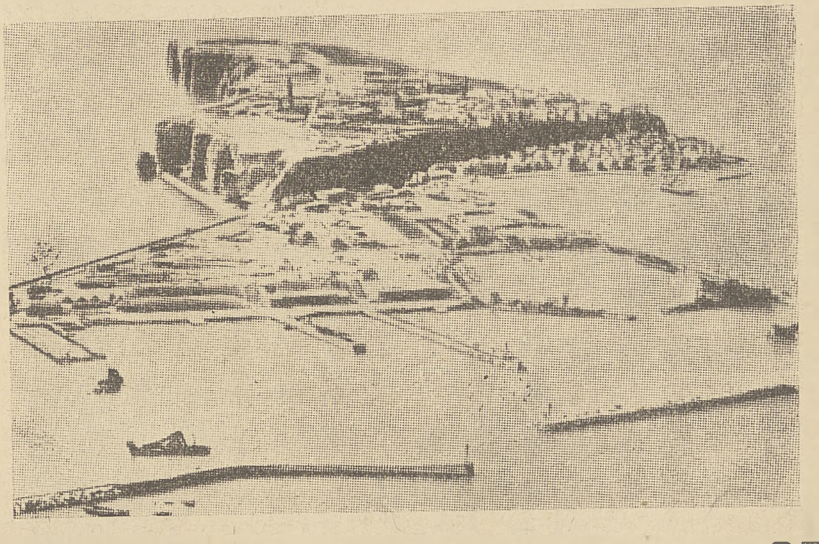
■

* **Polska zakupi statki amerykańskie.** O zakup statków amerykańskich, wybudowanych seryjnie podczas wojny, których St. Zjednoczone A. P. posiadają obecnie nadmiar, ubiegają się ogółem 24 państwa. Pragną one zakupić łącznie 664 statki. Największe zapotrzebowanie zgłosiły Chiny, które chcą nabyć 164 statki. Polska zgłosiła już zapotrzebowanie na 2 statki, a sprawa zakupu dwóch dalszych jest w trakcie załatwiania.

WYROK ŚMIERCI NA... WYSPĘ

Wyspa Helgoland na M. Północnym, należąca do prowincji Schleswig-Holstein. Powierzchnia 0,7 klm. kw. Przed wojną 2.721 mieszkańców. Wyspa ta należała do r. 1807 do Anglii, która sprzedała ją Niemcom w r. 1890 w zamian za kolonię afrykańską Zanzibar. W czasie obydwu wojen światowych Niemcy używali Helgolandu jako bazy wypadowej lotnictwa i marynarki przeciwko Aliantom. Obecnie Alianci postanowili wysadzić stopniowo wyspę w powietrze, aby już nigdy nie mogła służyć Niemcom jako zbrodnicza baza.

Zdjęcie obok: ogólny widok wyspy



Flotylla wołżańska

(Dokończ. ze str. 21-ej)

lądowanie poszczególnych desantów. Znaczna ilość załóg flotylli i piechoty morskiej przyjmowała bezpośredni udział w bojach ulicznych ramię przy ramieniu z żołnierzami Armii Czerwonej.

Powodzenie kolosalnej operacji, która trwała sześć i pół miesięcy i zakończyła się całkowitym pogromem i wzięciem do niewoli resztek niemieckich zgrupowań, należy do spraw zwycięskich naszej znamienitej Armii Czerwonej; marynarze Flotylli Wołżańskiej odegrali w tej operacji swoją skromną według skali rolę, lecz wykonali nakazane im zadanie, tym samym przyczyniając się do ogólnego powodzenia. Pomimo dużej trudności i natężenia sytuacji bezlitosnych walk, wołżańscy marynarze okazali się na wysokości i z honorem wykonali swój obowiązek w tej decydującej bitwie wielkiej Wojny Ojczyźnianej. Dwa okręty Flotylli Wołżańskiej — kanonierki „Usyskin" i „Czapajew" — z dumą noszą banderę Czerwonego Sztandaru, a liczni marynarze z okrętów i piechoty morskiej — medale za obronę Stalingradu.

Poraz drugi po Rewolucji Październikowej zjawiali się marynarze wspólnie z Armią Czerwoną do obrony rodzimej Wołgi i jej historycznego grodu Stalina.

Amerykańska łódź torpedowa typu PC dokonuje ataku przy pomocy bomb głębinowych na niemiecki okręt podwodny.



SKRZYNKA POCZTOWA

Flak Arsen, Dubienka. Żądane numery poleciliśmy wysłać. Dziękujemy za szczere słowa uznania.

Lipkowski J., Jedlnia - Let. Numery wysłaliśmy. Piszecie, że macie prawdziwą przyjemność czytając „Marynarza", ale uwagę Waszą zwróciły niewyraźne zdjęcia. Otóż, niestety, nie mamy narazie przydziału lepszego papieru.

Daczko W., Lublin. Numery wysłaliśmy.

Bolechowski K., Parciszki. „Bremen" został spalony w czasie wojny w Bremenhafen. O losie „Admirała Scheera" narazie nie wiemy. Żądany numer przesłaliśmy.

Dominik H., Radomsko. Oerlikon jest to typ Morskiego Najcięższego Karabinu Maszynowego (M. N. K. M.), o wyjątkowo sprawnej, niezawodnej i prostej konstrukcji. Jego kaliber może wynosić 12.5 lub 20 m/m, oraz może on być jedno lub wielolufowy, przy czym w ostatnim wypadku rozmieszcza się je w płaszczyźnie pionowej, w przeciwieństwie do podobnego MNKM „Hotchskis" (kaliber 13.2 m/m), którego lufy rozmieszczone są w płaszczyźnie poziomej. W pierwszym wypadku chłodzenie wodne, w drugim — powietrzne.

Wywerka T., Szczecin. „Pancerniki XIX wieku" przekazaliśmy „Gazecie Morskiej" do wykorzystania.

Drapała A., Kraków. W Gdyni istnieje Wyższa Szkoła Handlu Morskiego (ul. Morska 81), tam też radzimy Wam zgłosić się po informacje. Żądane numery przesłaliśmy.

Kola S., Swarzędz. W sprawie, która Was interesuje, radzimy zwrócić się do Komendanta Morskiego Dewonport 23, Great Britain.

Wadecki J., Radom. W Mar. Handl. pracują 3 rodzaje marynarzy:

a) oficerowie — absolwenci PSM (Państw. Szk. Morskiej, Gdynia, ul. Morska 83). Egzaminy konkursowe do tej uczelni odbywają się co rok około lipca. Zasadniczy warunek ubiegania się: mała matura.

b) szyprowie — można zostać szyprem, będąc przed tym wiele lat marynarzem.

c) marynarze — kandydatem na chłopca okrętowego, który potem zostaje marynarzem i st. mar. w miarę zdobywanej praktyki, można zostać zarejestrowawszy się uprzednio na kolejkę w Domu Marynarza, Gdynia, ul. Jana z Kolna i doczekawszy się powołania na praktykę w miarę potrzeb uzupełniających personelu.

Nowy pobór rekrutów i ochotników do Mar. Woj. nastąpi na wiosnę 1947 roku.

Pertek J., Poznań. Dziękujemy, wykorzystamy. Prosimy o dalszą współpracę.

(d. c. na str. 30-ej)

Nasz specjalny korespondent z ~

„DARU POMORZA"

donosi...

„Southampton, w sierpniu 1946 r.

Proszę mi wybaczyć ten bezwstydnie krótki list, ale przyrzekam, że z Gibraltaru napiszę obszerniej. Oto pokrótce nasze dzieje podróży w ilustracjach i słowach:

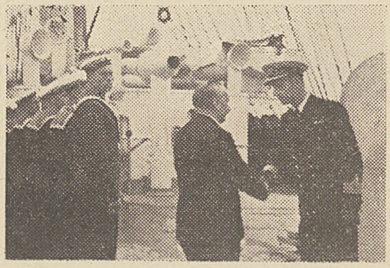
W Kopenhadze byliśmy uroczyście podejmowani przez Duńczyków. Na pokład statku przybył Poseł R. P. Dr. Skelles - Krauz. Na Morzu Północnym — sztorm. O 100 mtr. od burty mijamy pływającą na dużej fali minę. ...Do Southampton przybyliśmy 6.8., gdzie byliśmy gośćmi Royal Navy.

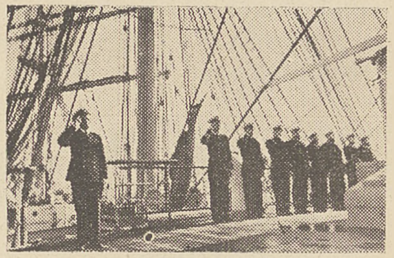
10 b.m. odbyło się na statku wielkie przyjęcie, które zaszczycił swoją obecnością Admirał Lord Louis Mountbatten, dowódca brytyjskich sił zbrojnych na Dalekim Wschodzie, kuzyn królowej Elżbiety... Bierzemy kurs na Gibraltar.

Oficerowie, załoga i uczniowie pozdrawiają Kraj i swoje Rodziny, jako też Czytelników „Marynarza Polskiego". Czołem!"

Florian Staszewski

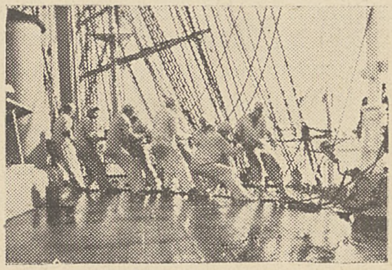












Fotomontaż: 1) „Dar Pomorza" w Kopenhadze. 2). Kpt. żw. S. Gorazdowski wita min. dr. Skelles-Krauza. 3) Podczas codziennego podniesienia bandery. 4) Praca na pokładzie. 5) Spotkana fauna w czasie podróży. 6) Praca przy podnoszeniu kotwicy.

U dołu: Uczniowie P. S. M. z „Daru Pomorza" na tle zamku w Hillerd. letniej rezydencji króla duńskiego.



SPROSTOWANIE

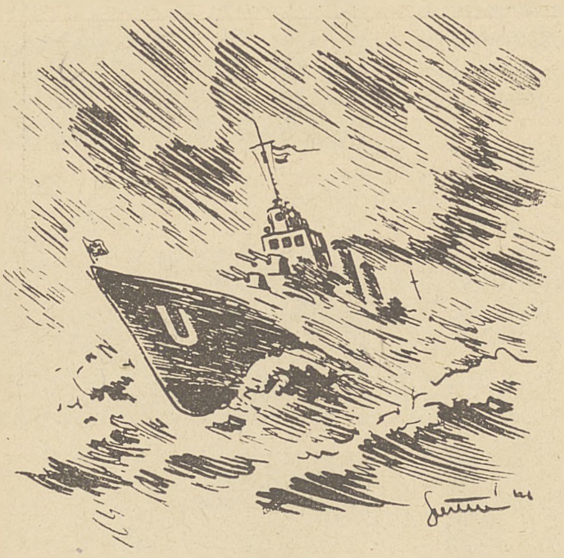
Do artykułu „Problem okrętów liniowych" w Nr. 4/5 naszego pisma, wkradła się omyłka zecerska. W kilku wypadkach hm (hektometry) zamieniono na km (kilometry), przez co wynikła fantastyczna donośność np. dział 127 mm — 160 km, zamiast 160 hm, czyli 16 klm. Za powyższe omyłki przepraszamy Czytelników.

Gawędy — Wilka Morskiego

12 przygód Mata Moreli

IV. ANGIELSKA „CZARNA POCZTA“

Biskajka, wiadomo, jak Biskajka, spotkała „Ulewę“ stromą, nierówną, bo odbitą od starej Europy falą i dała bobu. Ale gdy ocean rozszalał się na dobre, „oko“ z bocianiego gniazda już ujrzało palec Eddystona, wmurowany na samotnej skałce i niezadługo potem „Ulewa“ mijała rozwartą dla niej bramę sieciowej zagrody Plymouth'u.



Był to jej zastępczy port macierzysty... W awanporcie zaczekała przypływu i weszła do basenów portu wojennego. Okoliczne Devonport, Tawistok i ich rozrywki były dobrze już znane załodze. Strzeliste dewonki też. Sztama kinowa, ciastkowa, sportowa i parkowa istniały ku ukrytemu niezadowoleniu rudawych współzawodników wyrobu miejscowego.

Najbardziej niebezpiecznymi dla nich były szkopskie naloty, jeśli zastawiali kolejną wachę z „Ulewy“ na lądzie. Zwykle potem dewonki twierdziły, że nic nie pamiętają gdzie i jak się chroniły, tylko że polscy marynarze bardzo uprzejmie wskazali bezpieczne i przytulne miejsce. No i że śmiesznie było się z nimi dogadać... A jak mówi stara gadka: częściej od pośmiechuszek niż od bociana dzieci bywają. Rudawcy kiwali głowami.

Ale odwiedzić sojuszników na „Ulewie“ przychodziło wielu. Szczególnie z królewskiej piechoty morskiej czyli marynów. Jeden z nich, Arczy, który pamiętał polską osłonę na wybrzeżach francuskich, często wysiadywał w mesie podoficerskiej, twierdząc, że ulewanie to są „dobra kłopic“, szczególnie przy zawiesistym bigosie lub kawie z kropelkami. Było to tęgie chłopisko, które już w niejednej kolonii chleb smarowało masłem, nieco rozżalone, że ulewianie nie dosyć zachwycali się jego bokserskimi bicepsami. Szwendano się razem po mieście. Arczy przedstawiał, Arczy znajomił, Arczy spijał lemoniady i kakao i łykał ciastka, w połączonym, zajętym sobą towarzystwie, Arczy co prawda do kalety nie sięgał, ale Arczy był niezastąpiony.



— Byczy chłop, mówili bosmanmaci i maci.

— Jak na Anglika, w tłumie ujdzie — cedził obok fajki bosman pokładowy, — ale na osobności, modra cholera go wie...

— — — — — — — — —

Po powrocie „Ulewy“ z kolejnego dozoru w kierunku Islandii, starszy drużyny ster - sygnalistów, bosman Dubiela, wrócił z lądu jakiś bardzo markotny. Rano długo coś tłumaczył młodszemu oficerowi nawigacyjnemu, a ten bezradnie rozkładał ręce: Co ja wam pomogę, gdy nie chcecie sprawy oddać policji... — podsłuchali wszędobylscy telefoniści.

Ale w mesie podoficerskiej, starszej i młodszej, dowiedziano się więcej. Otóż, podczas nieobecności „Ulewy“, piękna kasjerka z kina, Gladys, znana pod zdrobniałym przezwiskiem „Gładziuchna“, dostała list „blackmail“ jak mówiła. Ktoś ją szantażował. Słynna angielska „czarna poczta“ sięgnęła do niej: Jeśli miss nie będzie regularnie co sobotę nadsyłała dziesięć bobów (szylingów) w zielonej kopercie na adres

dozorcy parkowej bramy stadionu (dla właściciela znaczka pocztowego Antigua, jeden penny, czerwonobrunatny), to miasteczko i właściciel kina dowiedzą się o pewnych spacerach z polskim bosmanem w gąstwinach zamiejscowego parku. Milczenie jest w interesie miss. Gladys zalewała się łzami.



— No i co zamierzasz robić dalej? — zapytywali koledzy Dubielę.

— Dziś piątek, list już wysłałem. Gladys zaadresowała, będę bulił. Nie mogę jej podprowadzić. Straci miejsce.

— Znajdzie inne, nie bądź naiwniakiem.

— Nie — uparł się Dubiela, zostawcie mnie, proszę... Wiem co robię.

Stersygnaliści z Morelą na czele byli bardzo przejęci pechem swego bosmana.

— W Anglii, czarna poczta to jest rzecz zwykła, ale kiedy jeden rudy syn ssie drugiego za ukryte świństwa, mało to nas obchodzi. Ale od naszych chłopców wara! — klarował Morela. Ja już mam plan, że to szybko ustanie...

W sobotę od rana Morela z przepustką do dentysty (a zęby miał wilcze) sunął pogwizdując ulicami miasta w kierunku stadionu do hali bokserskiej, gdzie była brama Nr. 2.

Przeszedł na drugą stronę alei i tam przykucnął pod kasztanem za żywopłotami tak — aby sam niewidzialny, dobrze widzieć okienko w przybudówce starego Mitchella, dozorcy. Trzeba dobrze uważać, bo Mitchell to znana skrzynka pocztowa dla „flirtujących".

Czekał długo, aż do dwunastej, „morskiej" pory obiadowej. Raptem z całkiem nieoczekiwanego kierunku wyśmignął ze ścieżki rowerzysta, prawie bezszelestnie zakręcił na przeciwną stronę alei, zeskoczył przy okienku. Spokojnie oparł rower i z portfelu wyjął coś w rodzaju znaczka. Mitchell kiwnął głową i podał mu zieloną kopertę.

Moreli oczy wylazły na wierzch, bo rowerzystą był Arczy.

— Nasze bosmanisko ma węch, pomyślał... To skurczybyk — przyjaciel.

— — — — — — — — —

Zapytania kolegów jak stoją sprawy Gładziuchny i czy Dubiela będzie musiał bulić w następnym tygodniu — Morela zbywał milczeniem. Głowił się, zatroskany.

We wtorek, po przeczytaniu obwieszczenia o zapasach bokserskich w klubie sportowym Marynarki Królewskiej, Morela raptem poweselał. Stało tam: W wadze półciężkiej lance - corporal królewskich marynów Archibald Blackwood wzywa zapaśników do walki do rozstrzygnięcia... Nagroda i t. d.

Moreli nie chodziło o nagrodę. Pobiegł do instruktora wychowania fizycznego. — Z byka spadłeś, czy co, — powiedział ten. Ledwo się dokaraskałeś do wagi średniej, a Arczy dawno siedzi w półciężkiej. Co cię ukąsiło bić się z nim?

Morela aż zbladł.

— A jest u nas taki, co by mu się na przeciwnika nadawał?

— Pewniakiem, w palaczach, jeśli serce zdrowe, w kanonierach. Ot, namów Hanisza, to twarda bryła. Trzeba tylko go trochę podtrenować. Ile czasu?

— Niewiele, 3 dni!...

— No, nie jest on przecież całkiem surowy. Będzie chciał, to da się zrobić...

Morela promieniał, za zgodę Hanisza ręczył. Ten gdy nawet mawia: A poco, nie? to znaczyło, że się zgadzał...

Na wniosek oficera sportowego, dowódca „Ulewy" zezwolił. Do klubu posłali zawiadomienie, że starszy marynarz Karol Hanisz przyjmuje wezwanie...

Nikt, ani Dubiela, ani trener bosman Wodziczko nie wiedzieli dlaczego Morela bierze taki żywy udział w przygotowaniach. Ułatwiał wszystko, dostarczał co chcieli.

Wszystko tradycyjnie przepisowe: światło, abażury, pomost, dywan, sznury, sędzia, trenerzy ,pomoc lekarska, poważna publiczność, moc publiczności. Co znaczą naloty, gdy jest mecz. I to międzynarodowy. Oczywiście wszyscy wolni z „Ulewy" są obecni. Trzeba podtrzymać Hanisza, bo nie bardzo wierzą w jego wygraną, tylko Wodziczko mruga porozumiewawczo okiem, gdy go pytają.

Walki musze, piórkowe, kogucie, lekkie, przechodzą bez większego roznamiętnienia. Na koniec ogłaszają półciężką. Wychodzą — Arczy w błękitach, Hanisz w biało - granatowym, z kotwicą na piersiach, wspomnienia z W. K. S. „Flota". Spotyka ich burza oklasków: dla Arczego — podjudzanie, dla Hanisza — uprzejmość. Podają sobie ręce.

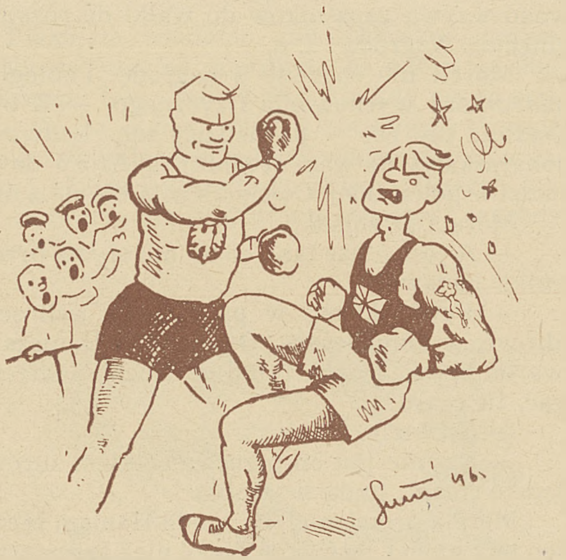
Pierwsza runda nie zadawala publiczności. Zapaśnicy badają się. Arczy jest ruchliwszy, ale jego ciosy są wyjątkowo pewnie unikane. Jednak szanse Arczy rosną. Stawki na jego korzyść potężnieją. Przerwa...

— Pamiętaj Haniszku, co masz mu powie-

dzieć przed ostatnim ciosem, powtarza Morela, wycierając przyjaciela ręcznikiem...

— No, nie?... bełkocze zapytany, spłukując usta.

Druga runda. Arczy podbechtany przez swoich naciera jak oszalały. Hanisz wytrzymuje ciosy jak bryła. Raptem Arczy zapomina się i odsłania prawicę. Lekki syk na widowni. Czyżby to był Wodziczko? Błyskawicznie, jakby dotąd gdzieś chowany pod pachą wyśmiguje lewy sierp Hanisza. Prawa szczęka Arczego aż zgrzytnęła pod rękawicą. Bujnął się naprzód i szybko



pokręcił głową w obie strony, jakby badając czy jeszcze trzyma się na karku. W tem usłyszał słowa: „for Gladys“ i potężny prosty ugodził go w podbródek. Runął na wznak, przewracając się na bok, wypluł gumę i pół tuzina zębów.

Ryk podniósł się nieopisany. Gdy sędzia wyliczył go i podniósł do góry rękę Hanisza, sala biła brawa, ale jeszcze nie chciała wierzyć, chociaż Hanisz wyglądał jakby cały skręcony z lin kablowych. Arczego wynieśli.

— Haniszku, mówił Morela, pielęgnując przyjaciela, nie zadzieraj swej pyrki do góry i nie opowiadaj, że możesz od razu po 6 zębów wybijać... Ty pieronie!

— A bo nie?...

— Nie, bo te zęby, widzisz, były nie macierzyste a stomatologiczne...

— Jaakie?

— To znaczy zrobione przez zębowego rwacza. Wstawi sobie inne.

— Szkoda, nie?...

— A szkoda, ty nietonąca bryło węglowa...

— — — — — — — — —

Gdy Morela wyjaśnił Dubieli podłoże ukarania Arczego, drugi list już nie został wysłany. A Gładziuchna przysłała Moreli i Haniszowi passe - partout do końca roku.

Arczy postarał się o zmianę garnizonu. Ten już nie popłacał.

BRUNON DZIMICZ

SKRZYNKA POCZTOWA

(ciąg dalszy ze str. 26-ej)

Śmiełowski T., Poznań. Z wiersza nie skorzystamy.

Zubrzycki W., Postomin. Zgadzamy się poniekąd z Waszym poglądem i w miarę możności zamierzamy iść po tej linii. Dziękujemy za zdrową krytykę. Honorarium za artykuł wysłaliśmy. Nadesłane zdjęcia przechowamy.

Szafrański W., Świnoujście. Następny pobór do Mar. Woj. będzie na wiosnę 1947 r. Spróbujcie porozmawiać w Waszej sprawie z komandorem Steyer'em w Świnoujściu (Szczeciński Obszar Nadmorski).

Kacprzak W., Warszawa. Wyczerpujące dane, dotyczące PSM podaliśmy w poprzednim numerze „Marynarza".

Kwietniewski J., Zakopane. Artykuł bezwzględnie pożyteczny, lecz narazie musimy go odłożyć do zapasu. W każdym razie prosimy o przesłanie nam dokończenia.

Sobolewski L., Warszawa. List Wasz przekazaliśmy do D-wa Mar. Woj. i mamy nadzieję, że prośbie Waszej stanie się zadość.

Banasik M., Brynica. Artykuł Wasz pozwoliliśmy sobie przekazać do ew. wykorzystania „Gazecie Morskiej" w Gdyni.

„London" (czy Jack?) z Radomia. Do SSM (Szkoły Specjalistów Morskich) są przydzielani nie wszyscy rekruci. Zależy to od zapotrzebowania ilościowego na specjalistów, oraz od selekcji na przydatność do poszczególnych specjalności.

W sprawie innych pytań, patrz odpowiedź daną J. Wadeckiemu.

Na **dobre** dowcipy zawsze reflektujemy; te, które nadesłaliście nam do takich nie zaliczają się.

Kul. Mieczysław, Warszawa. Piszecie: „Pragnę wyrazić podziw dla jedynego w swoim rodzaju pisma, jakim jest „Marynarz Polski". Fachowa, lecz przejrzysta treść, oryginalne rozwiązanie graficzne — są zaletami, jakimi może się to pismo poszczycić. Długo entuzjaści Marynarki czekali na takie wydawnictwo. Krwawa okupacja nie przerwała myśli morskiej wśród polskiej młodzieży. Podczas okupacji w Warszawie istniały koła młodzieży, gdzie poza nauką różnych wiadomości z dziedziny morskiej, modelarstwem, zajmowano się kolportażem tajnej prasy. Dzisiejsza młodzież ma pełną świadomość znaczenia morza, dlatego też jest tyle entuzjastów Marynarki Wojennej, bowiem bez silnej floty nie utrzymamy wybrzeża. W Polsce jest dużo materiału na marynarzy, inżynierów, konstruktorów, trzeba im dać tylko wykształcenie i praktykę, aby myśl mogli zamienić w czyn. Swą późniejszą pracą stokrotnie spłacą Ojczyźnie zaciągnięty dług. Wówczas, miast frazesów o silnej flocie, będą przemawiać fakty"...

Życzenie Wasze odnośnie danych, dotycz. naszych jednostek, częściowo spełniamy. Dział modelarski będzie u nas niebawem. Natomiast nie mamy rady na to, że zdjęcia wychodzą niewyraźne: to wina papieru.

Bryza E., Katowice. Miło mieć do czynienia z takim, jak Wy, Czytelnikiem. Zapał do morza jest istotnie u was „w pełnym rozkwicie", trzeba go „podlewać". Cieszy nas fakt, że — jak sami piszecie — stanowicie „groźny bakcyl, który zaraża otoczenie miłością do morza i cieszy się na widok ofiar, którym udziela się ta nieuleczalna choroba". Jesteście, jak z powyższego wynika, sadystą, lecz w pozytywnym znaczeniu tego słowa. Oby innych bakcyli na świecie nie było!

Co do Waszych artykułów, to niestety musimy Was rozczarować: Wasze artykuły n i e znalazły się w koszu. 2 artykuły przekazaliśmy „Gazecie Morskiej".

Kaczmarek M., Muszyna. Dziękujemy za miłą pamięć.

Pyzik S., Kraków. Dziękujemy za słowa uznania. Zdjęcia, niestety, nie mogą być narazie wyraźniejsze, aż nie uzyskamy lepszego papieru. Żądane numery wysłaliśmy.

(dokończenie na str. 35-ej)

WŚRÓD
KSIĄŻEK i CZASOPISM

„RICHELIEU" — Battleship - in - Being *)



Nakładem miesięcznika francuskiego „Marine Nationale" ukazało się piękne, bogato ilustrowane wydawnictwo p. n. „Richelieu" obrazujące dzieje największego okrętu francuskiego.

17 stycznia 1939 r. poraz pierwszy w historii francuskiej marynarki wojennej dumna „tricolore" załopotała na rufie 35.000 tonowego okrętu liniowego, ochrzczonego imieniem inicjatora francuskiej potęgi morskiej w skali światowej — imieniem kardynała Richelieu.

Gdy w 7 lat później, na wiosnę 1946 roku „Richelieu" zawijał do Cherbourga, by przejść swój pierwszy powojenny remont, Francuzi uznali dzieje swego liniowca godnymi upamiętnienia w sposób szczególnie staranny i sugestywny, wydając publikację, która w serii przeszło 100 zdjęć, plansz, poglądowych szkiców technicznych, danych cyfrowych i marynarskich wspomnień, obrazuje wojenne przejścia okrętu.

Przez swe pierwsze cztery lata „Richelieu" ani razu nie stanął, niestety, w linii boju, a jego ciężka artyleria nie oddała przez ten czas ani jednego, ćwiczebnego choćby, strzału. Groźny potencjał ogniowy, jaki stanowiło jego 8 dział 880 mm, 9 dział pl. 152 mm, 12 działek plotn. 100 mm, 56 działek plotn. 40 mm, 50 działek pl. 20 mm, trwał przez najcięższe lata minionej wojny w pożałowaniu godnej bezczynności. Maszyny „Richelieu", składające się z 4 turbin „Parsons" mocy łącznej 155.000 HP, które były zdolne osiągnąć do 32 węzłów na godzinę, przy zasięgu do 20.000 km, nie rozwinęły swej pełnej mocy przez blisko 50 miesięcy, tj. od pierwszych prób z wiosny 1939 r. Opancerzony na kadłubie płytami od 225 do 400 mm, na wieżyczkach 430 mm, o załodze 1600 ludzi, „Richelieu" odpłynął w czerwcu 1940 roku z Francji, by zdala od dramatycznej walki Sprzymierzonych stać bezczynnie w Dakarze, aż do roku 1943. Stało się tak wskutek wyczekującego stanowiska „pacyfistów" — prekursorów reżymu Vichy, którzy spekulowali na rychłe zakończenie wojny, bodaj nawet za cenę zwycięstwa państw osi.

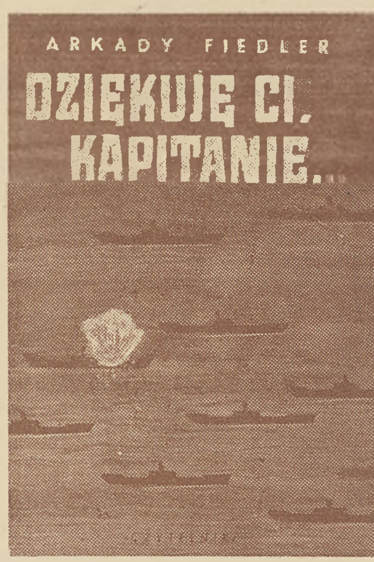
Na szczęście, w styczniu 1943 roku zjawia się w Dakarze misja ekspertów marynarki USA, która postanawia natychmiast postawić „Richelieu" na stopie gotowości bojowej i — lepiej później niż nigdy — liniowiec ten rozpoczyna w sierpniu 1943 r. swój aktywny udział w wojnie przeciwko państwom napastniczym.

W toku 4-ch kampanii widzimy „Richelieu" najpierw w Scapa Flow i u wybrzeży Norwegii, jako człon brytyjskiej Home Fleet. Skolei liniowiec francuski zjawia się w ramach Eastern Fleet, poraz pierwszy na wodach Oceanu Indyjskiego, w roku 1944, po raz drugi w roku 1945, by we wrześniu tegoż roku stanąć na redzie kapitulującego Singapore. Tu, na wodach Dalekiego Wschodu, wysadza w szeregu akcji oddziały piechoty morskiej w rejonie Sajgonu, wspierając ogniem swej artylerii dziania, zmierzające do przywrócenia suwerenności francuskiej nad jej obszarami zamorskimi, zabiera licznych uchodźców, którzy przeszli przez okropności japońskiego terroru i wreszcie — 29 grudnia odpływa z Indochin, wracając do Tulonu.

I chociaż „Richelieu", ten „piękny skrawek Francji", jak go określił admirał L. Mountbatten, nie zawsze miał szczęście uczestniczyć czynnie w akcjach, do jakich predystynowało go jego wyposażenie i moc bojowa, to jednak dla Francuzów stanowi on przedmiot głębokiej dumy narodowej. Dał też temu wyraz jeden z członków załogi tego liniowca, pisząc: „Działalność „Richelieu" wznoszącego wysoko nasze barwy, pokazała tym, którzy być może zaczęli w nas wątpić, że Francja była obecna u boku Sprzymierzonych w walce o wyzwolenie świata". **(las)**

*) Angielskie określenie: okręt w stałej gotowości.

„DZIĘKUJĘ CI, KAPITANIE..."



Wyd. „Czytelnik" 1946. Str. 240.

„W czasach, gdy tak trudno o wewnętrzną busolę, gdy wśród skołatanych wichrów dziejowych tak mozolnie utrzymać właściwy kierunek, pływa na morzu pod polską banderą dziarski statek Kromań ze wspaniałym, uśmiechniętym kapitanem, ze sterem o nieomylnym instynkcie, z gronem oficerów świadomych swego powołania, z ochoczą, zadowoloną załogą, i kto wie, czy także i tu, w jego małym salonie, na jego nikłym pokładzie, nie tworzy się wielka synteza duszy ludzkiej, synteza tak potrzebna dziś nie tylko Polakom, lecz całej ludzkości".

Tymi słowy kończy jeden ze swych rozdziałów Arkady Fiedler w wydanej ostatnio książce „Dziękuję ci, kapitanie", poświęconej życiu statków Polskiej Marynarki Handlowej i ich załóg w czasie minionej wojny. Tak, powtarzam, **życiu** statków i załóg. Bowiem Arkady Fidler udowadnia nam, że statki, owe martwe przedmioty, poruszane węglem czy motorem, mają także swoją duszę, ba, charakter. I statek, jak czło-

(Dokończ. na str. 32)

Czy wiecie, że . . . . . .

... nazwa jednego z państw południowo amerykańskich, a mianowicie Wenezueli, pochodzi od położonej na wielu wysepkach morskich Wenecji? Krzysztof Kolumb podczas swej trze-



ciej podróży (w 1498 roku) zauważył u wybrzeży nowoodkrytego lądu kilka prymitywnych budowli palowych. Na cześć rozbudowanej również na morzu, lecz o wiele piękniejszej Venezii nazwał odkrytą przez siebie okolice zdrobniale — Venezuela.

O

... w leningradzkim muzeum Marynarki Wojennej najstarszym eksponatem jest czółno z 360-letniego dębu, które przeleżało na dnie rzeki Boh około 3000 lat?

O

... najsilniejszą flotę wojenną Bałtyku przed wojną, wyłączywszy Zw. Radziecki i Niemcy, posiadała Szwecja z ośmioma pancernikami przybrzeżnymi, dwoma krążownikami, 15 kontrtorpedowcami, 16 okrętami podwodnymi i pewną ilością mniejszych jednostek? Poza Szwecją, Związkiem Radzieckim i Niemcami, okręty liniowe na Bałtyku posiadała jedynie Finlandia (2) i Dania (1).

O

... nasz wielki rodak, sławny pisarz angielski, będący przez długi okres czasu oficerem marynarki handlowej Józef Conrad Korzeniowski do 25-go roku życia nie znał języka angielskiego? Mimo to napisał potem wiele powieści i nowel z życia marynarzy — po angielsku.

O

... w holenderskim porcie Rotterdam zniszczonych jest 35% nabrzeży, 40% dźwigów i 90% mostów przeładunkowych? Rotterdam był przed



wojną największym portem ujścia Renu oraz ważnym miastem przemysłowym liczącym ponad 600 tysięcy mieszkańców. Wojna zniszczyła również drugie jego źródło dochodu: 31 fabryk leży w gruzach.

O

... pierwszym człowiekiem, który rzucił myśl dotarcia w łodzi podwodnej do bieguna był biskup John Wilkins? Napisał on w 1648-mym roku książkę, w której jeden z rozdziałów nosił tytuł: „O możliwościach zbudowania arki dla pływania pod wodą. Trudności i wygody podobnego przedsięwzięcia". Potomek tego anglikańskiego biskupa, Herbert Wilkins wyprawił się 5-go sierpnia 1931 roku z Bergen w łodzi podwodnej, z



zamiarem zrealizowania pomysłu swego przodka. Uszkodzenie steru głębokościowego na 82 stopniu szerokości północnej zmusiło go do zawrócenia.

... nazwa Sopot wymieniona została po raz pierwszy w dokumencie z roku 1283-go, przekazującym tę, wówczas wieś, klasztorowi w Oliwie. Później bogaci gdańszczanie zaczęli



tu budować sobie wille wypoczynkowe. Kąpieliskiem stał się Sopot dopiero po 1800 roku.

... Jugosławia przed wojną posiadała lotniskowiec? Miał on 1870 ton wyporności i mógł zabrać 10 samolotów. Poza tym Jugosławia posiadała 1 poniemiecki krążownik, 4 kontrtorpedowce, 4 okręty podwodne, 12 ścigaczy.

O

... w cieśninie Mozambickiej, oddzielającej Madagaskar od Afryki znajduje się wysepka nosząca nazwę: Europa?

O

... skąd pochodzi nazwa Westerplatte? Przy ujściu Wisły do Bałtyku powstały z biegiem czasu utworzone przez rzekę i morze ławice piaszczyste, które połączyły się w końcu w dwie płaskie wyspy: zachodnią—We-



sterplatte i wschodnią — Osterplatte. Odnoga między zachodnią wyspą a stałym lądem wykorzystywana przez rybaków zamieniła się stopniowo w tak zwany „nowy portowy przejazd" (Neufahrwasser), który dał nazwę Nowemu Portowi, dzielnicy Gdańska. Długie na 831 m, granitowe molo, z latarnią morską, osłaniające wejście do kanału portowego od strony Westerplatte zbudowane zostało w latach 1824—1838. W roku 1925 Polska, której Westerplatte oddana została traktatem wersalskim, wybudowała basen o nabrzeżu długim 600 m, dla dostaw amunicji polskiej załodze. Stojąc bohatersko na straży polskich interesów w Gdańsku zadokumentowała ona w 1939 roku silną wolę całego narodu wkroczenia na szlaki morskie, co zagwarantuje nam lepszą przyszłość.

Edward Martuszewski

Wsród książek i czasopism

(Dokończ. ze str. 31)

wiek, ma swoją złą lub dobrą passę, ulega takiemu czy innemu przeznaczeniu. I statek potrafi być kapryśnym, jak niewiasta, czy posłusznym, jak dziecko, co w dużej mierze zależy od „pana i władcy", czyli kapitana.

W serii autentycznych opowiadań, zawartych w książce, napisanych z wzruszającą prostotą i znajomością rzeczy, widzimy, jaką ewolucję musiały przechodzić nasze statki, które pod wpływem rozgrywających się wydarzeń wojennych, zmieniały jak gdyby swoją skórę. Grały one niepoślednią rolę w konwojach, waląc nieraz ze swoich pelotek do piratów powietrznych ze swastyką na ogonach jak w kaczy kuper, strącając ich, bądź (la guerre comme a la guerre) ginąc od zrzuconej torpedy, czy bomby. Podziwiamy sylwetki wielu marynarzy, których ratowała nieraz szybka decyzja i pomysłowość i, przeciwnie, zgubić mogła powolność i brak czujności.

Nie chciałbym określić książki na zakończenie tych kilku uwag, stereotypowym: książka ta uczy bawiąc i bawi ucząc. Za to, że autor wziął na siebie tę rolę i pokazał nam tak ciekawe fragmenty życia naszych marynarzy w czasie wojny, powinniśmy po przeczytaniu powiedzieć:

Dziękujemy Ci, Arkady Fiedler. I prosimy o jeszcze. **(bal.)**

O „butelkowej poczcie" i zaginionych statkach

W r. 1493 powracał ze swej pierwszej podróży Krzysztof Kolumb, niosąc Europie wieść o odkryciu Nowego Lądu. Niewiele brakowało, aby odkrycie to pogrzebane zostało na dnie oceanu. Nieopodal Azorów napotkano bowiem straszliwą burzę, która zagroziła zatopieniem skołatanej podróżą karaweli. Wówczas to Kolumb wpadł na pomysł przekazania wiadomości osobliwą drogą... Podczas szalejącego orkanu spisano w kajucie kapitańskiej akt odkrycia i opakowawszy go, wsadzono do uszczelnionego blaszanego naczynia, które ciśnięte zostało za burtę.

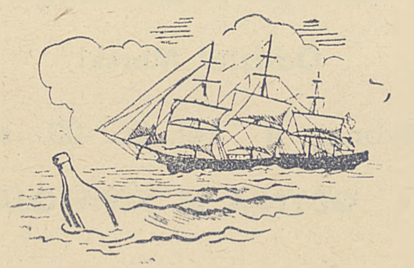


Kolumb jednak szczęśliwie dotarł do Hiszpanii, o rzuconym zaś za burtę dokumencie słuch zaginął...

Wypadek ten był pierwszym ze znanych nam podobnych epizodów. Żeglarze późniejszych wieków używali bardzo często zakorkowanych butelek do przekazywania wiadomości i często były one jedynym rozwiązaniem tajemniczych, nieznanych katastrof, jakie w tych epokach zdarzały się tak często na morzach świata. Wszyscy pamiętamy zapewne ową romantyczną opowieść Jules Verne'a o flaszce znalezionej w brzuchu rekina, która pomogła dzięki zawartej w niej kartce, do odnalezienia zaginionego kapitana Granta.

O losie sławnego w swoim czasie aktora Gustawa Brooke, dowiedziano się także tylko dzięki „butelkowej poczcie". Anglik ten wypłynął na turnee do Australii i wkrótce potem stracono po nim wszelki ślad. W osiemnaście miesięcy później żona jego otrzymała pomiętą kartkę, pochodzącą z wyłowionej na wybrzeżu butelki. Treść zawierała w sobie kilka tragicznych zdań, które rozwiązały zagadkę. Brzmiały one: „Styczeń. Na południowym Atlantyku. Toniemy. Żadnej nadziei na ratunek. Przesłać do"... i tu następował adres.

W listopadzie 1888 r. znaleźli rybacy na zachodnio-iryjskim wybrzeżu butelkę z następującą wiadomością: „Barka „Cumeria" — 9—maj — 1888 r. Jeśli będzie to kiedyś wyłowione,



proszę dać znać wszystkim moim przyjaciołom, że sternik obchodzi się ze mną bardzo źle. Cała załoga mówi, że nie osiągniemy żadnego portu, ponieważ statek nabiera wciąż więcej wody. Westerley — uczeń sternika".

Jak później ustalono, statek ten opuścił 30 kwietnia Anglię udając się z ładunkiem węgla do Valparaiso. Widziano go jeszcze ostatni raz nieopodal wysp Kanaryjskich, a potem nikt nie ujrzał go już więcej...

Wypadków takich notowano setki. Częstokroć wydobywane z morza butelki przynosiły wstrząsające wiadomości o rozbitkach. Niejednokrotnie w pomoc opuszczonym na jakiejś bezludnej wyspie żeglarzom, organizowano ekspedycję ratunkową. Tak było naprzykład z rozbitkami z wysepki archipelagu Mac Donalda. Ratunek przybył jednak za późno. Lękając się zimy na nagiej skale, zdeterminowani marynarze opuścili ją—na skleconej ze szczątków szalupy — tratwie, próbując natrafić na prąd Kergueleński. Co się z nimi stało—nie wiadomo.

Zdarzało się, że wyłowione butelki pochodziły z przed dziesiątek, lub setek lat, a czasem odnajdywane były o setki mil od miejsca skąd je wysłano *).

Pamiętam, że w r. 1938 wyłowiliśmy zakorkowaną flaszkę, wyrzuconą przez fale nieopodal Rozewia. Kartka, jaką zawierała napisana była po szwedzku. Po przetłumaczeniu okazało się, że nie była to jednak, wbrew oczekiwaniom, wiadomość od załogi zatopionego statku, lecz osobliwa i charakterystyczna poezja jakiegoś żeglarza, który tajemnicę swej miłości powierzył morzu.



Treść brzmiała mniej więcej tak:

„Czy jest piękniejsza dziewczyna od złotowłosej Karin"?
„Oczy jej mają kolor uśpionego fiordu
A wilgotne wargi smak nieznanej przygody"...

*

Takie to historie opowiada nam morze...

Nie o wszystkim jednak mówi. Są tajemnice zaginionych statków i błądzących wraków o których nie wiemy nic. Starzy marynarze bają tylko w tawernach, przy szklance rumu, niesamowite legendy o „Latających Holendrach" i morskich wężach...

Możliwe, że jest w tym nawet nieco prawdy — ale do tego tematu powrócimy innym razem...

Sławomir Sierecki

*) W r. 1898, około Przylądka Horn, wyrzucono z „Gwiazdy Morskiej" butelkę, która znaleziona została w r. 1931 u wybrzeży Tasmanii.

Poniżej: Tak wygląda latarniowiec (statek-latarnia morska), stojący na kotwicy na pełnym morzu.



SKRZYNKA POCZTOWA

(dokończenie ze str. 30-ej)

Zbigniew z Krakowa. Jesteśmy pismem jeszcze młodym i stopniowo wprowadzać będziemy działy, o których wspominacie. Z początkiem roku szkolnego wejdziemy w ściślejszy kontakt z uczelniami morskimi, co niewątpliwie wzbogaci „Marynarza" w pożądany materiał. Dziękujemy za zdrową krytykę.

Kulesza R., Zabłudów. Warunki przyjęcia do P. S. M. są ściśle przestrzegane. Spróbujcie zgłosić się listownie do „Domu Marynarza", Gdynia, ul. Jana z Kolna.

Dalecki R., Przemyśl. Narazie możemy Wam odpowiedzieć na drugie pytanie. M/s „Batory" znajduje się w Antwerpii, gdzie leczy swoje rany po pożarze, który miał miejsce w lipcu r. b. w tymże porcie. Prawdopodobnie w przyszłym miesiącu zainauguruje regularne podróże na linii Gdynia—Ameryka.

Mokrska Michalina, Lublin. O.R.P. „Orzeł" zginął w czerwcu 1940 roku w nieznanych bliżej okolicznościach (prawdopodobnie w cieśn. Skaggerrak). Zdjęcie „Orła" przesłaliśmy Pani.

Prokopiuk J., Gliwice. Ogólny opis działań naszych okrętów w czasie wojny znajdziecie m. in. w książce Strumph-Wojtkiewicza „Sikorski i jego żołnierze". D-cą Mar. Woj. na emigracji był kontradmirał Świrski. Z Anglii mają powrócić w najbliższym czasie ORP „Błyskawica" ORP „Burza", ORP „Wilk" i okręt szkolny Mar. Woj. „Iskra".

Drozd Bol., Studzianki. Serdecznie witamy Cię, chłopcze, i przyjmujemy do grona swoich przyjaciół. Głowa do góry! Na wiosnę będzie pobór rekruta i ochotników do Mar. Woj. W sprawie przyjęcia do Mar. Handl. poinformuje cię Dom Marynarza, Gdynia, ul. Jana z Kolna.

Janowski J., Warszawa. Szkoły Podchorążych Mar. Woj. narazie jeszcze niema. Istnieje Oficerska Szkoła Mar. Woj., do której przyjmuje się oficerów z innych jednostek W. P. Ze Szkoły Rybołóstwa Dalekomorskiego, wychodząc, otrzymuje się tytuł „szypra".

Mar. Jan. por. mar. Plymouth. Anglia. Dziękujemy za miłe słowa. Wspomniane przez Was artykuły ukazywać się będą u nas w miare nabywania materiałów. O operacjach desantowych będziemy jeszcze nieraz pisali. Po Waszym powrocie do kraju, prosimy o bliższą współpracę.

Marian B. Obiecaliście tak ważny dla nas artykuł i nie dotrzymujecie danego słowa. Nieładnie.

Zacharias H., Żywiec. Z pracy Waszej, niestety, nie skorzystamy, gdyż nie nadaje się do naszego pisma. Raczej do „Żeglarza". Na żądanie możemy je zwrócić. Prosimy o coś poważniejszego.

Docent Dr. K. Lepszy, Kraków. Numery „Marynarza" wysłaliśmy. Bardzo prosimy o współpracę, zaznaczamy jednak, że odpowiadają nam rzeczy krótsze. Moglibyśmy służyć materiałami, o których Pan wspomina, lecz niestety trudno nam wysłać je. Najlepiej byłoby, gdyby ktoś z Pańskich znajomych w Gdyni mógł przepisać je na miejscu.

Polska Akademia Umiejętności, Kraków, Redakcja „Polskiego Słownika Biograficznego". Nazwiska poległych w obronie Westerplatte, zamieszczamy w nin. numerze. Co do listy poległych w obronie Wybrzeża, to stanie się to aktualne z chwilą utworzenia Związku Obrońców Wybrzeża, który jest właśnie w stadium organizacji. Bliższych informacji udzieli Wam Wojewódzki Urząd Inf. i Prop. w Gdańsku. Listy poległych marynarzy Mar. Handl. znajdują się prawdopodobnie w Zw. Marynarzy R. P., Gdynia, Pl Kaszubski, natomiast listę poległych marynarzy Mar. Woj. na Zachodzie, prawdopodobnie wkrótce będziemy publikować.

Surias Wł., Sułkowice. Prośba Wasza zostaje spełniona. Życzymy szybkiego powrotu do zdrowia. Dziękujemy za serdeczne słowa.

J. R., Sopot. Port wojenny osobom cywilnym zwiedzać nie można.

Marymiski A., Komorów. Piszecie na początku: „Po przeczytaniu „Marynarza" postanowiłem go prenumerować zamiast „Przekroju".

Dobrze, ale zachowajcie to w dyskrecji, bo inaczej pogniewają się na nas redaktorzy tamtego pisma, a my nie chcemy mieć wrogów.

Dalej piszecie: „Kiedy byłem jeszcze b. małym polubiłem morze, a po tem je pokochałem. Często na tym tle dochodziło między mną i kolegami do kłótni, bo ja uważam, że niema nic ważniejszego jak Polska Marynarka Wojenna i dostęp do morza. Naprawdę morze jest dla mnie po Bogu, Ojczyźnie i Rodzicach na czwartym miejscu, a przecież nigdy nad nim nie byłem! Moim marzeniem było zawsze wstąpić do PSM. Teraz nadchodzi czas"...

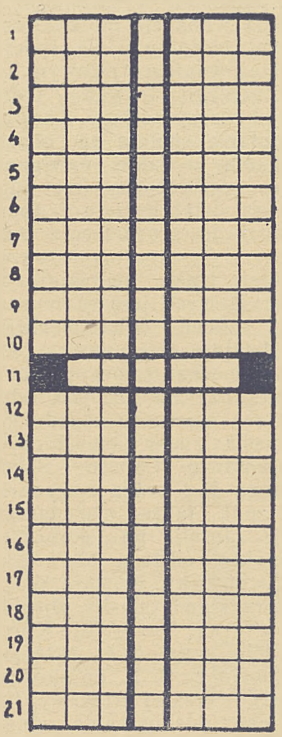
O warunkach przyjęcia do tej uczelni, pisaliśmy w poprzednim numerze i mamy wrażenie, że Dyrekcja Szkoły ściśle je przestrzega.

Droźniak, Mińsk Maz. 1) **Zastrzał**— jest to część dźwigu okrętowego, umożliwiająca wysięg haka nośnego poza burtę (drąg ruchomy, ukośnie skierowywany od masztu). 2) **Stępka** — spolszczona nazwa kilu, czyli głównej dennej belki wzdłużonej, będącej osnową w budowie okrętu (niejako kręgosłup, od którego wyprowadzone są żebra—wręgi). 3) **Mesa**— pomieszczenie dla oficerów na okręcie lub statku, będące klubem, jadalnią i jednocześnie miejscem służbowych zebrań. 4) **Trawler** — Jednostka pomocnicza floty, służąca do oczyszczania pól minowych. Wielkość tych jednostek w zależności od przeznaczenia waha się od kilkudziesięciotonowej motorówki ze specjalnym przystosowaniem trałowym, do kilkuset - tonowego trawlera pełnomorskiego, towarzyszącego eskadrze. 5) **Jakie zadanie spełnia na okręcie oficer-mechanik, a jakie nawigacyjny?** Oficer nawigacyjny jest odpowiedzialny za dział sprzętu i aparatury, służącej do prowadzenia okrętu, oraz za ścisłe utrzymanie okrętu na wybranej trasie morskiej. Na statkach handlowych jest to w zasadzie 1-szy oficer. Oficer-mechanik zawiaduje działem maszynowym, drenarzowym i mechanizmów pomocniczych okrętu czy statku, jest odpowiedzialny za sprawność napędu głównego i mechanizmów pomocniczych. 6) **Czy uczniowie Państw. Szkoły Morskiej mogą być prócz marynarzami Mar. Handl. także marynarzami Mar. Woj?** Jeżeli po skończeniu Szkoły Morskiej odsłużą obowiązkową służbę wojskową w Mar. Woj.— zostają rezerwistami tej siły zbrojnej. Oficerami rezerwy Mar. Woj. Korpusów Morskich mogą być wyłącznie wychowankowie P. S. M. po skończeniu Szkoły Oficerskiej Rezerwy Mar. Woj. podczas odsługiwania służby wojskowej. 7) **O. R. P.**—skrót: Okręt Rzeczypospolitej Polskiej. **S. S. M.**— Szkoła Specjalistów Morskich. **H.M.S.** — (ang.) His Majesty's Ship — Okręt Jego Król. Mości.

Rozrywki i zagadki

LOGOGRYF

 uł. E. Holler, Wrocław

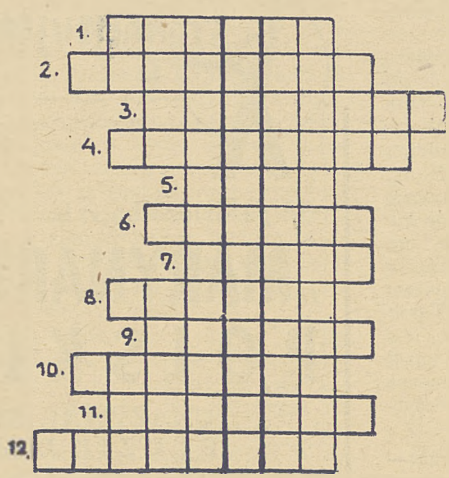


W każdej poziomej linii umieścić po dwa wyrazy.

1. Przedstawiciel jednego z ludów bałkańskich — Punkt oparcia dla floty.
2. Rzeka w Hiszpanii — Kamień szlachetny.
3. Legendarna postać z historii Polski — Godło.
4. Część ciała — Bóg wojny w star. Grecji.
5. Bliski krewny — Zapora wodna.
6. Ziemia uprawna (inaczej) — Wulkan na Sycylii.
7. Rzeka na Dalekim Wschodzie — „Wieczne miasto".
8. Pomost, gdzie przybijają statki — Port i miasto w północnej Afryce.
9. Nazwa polskiego okrętu wojennego (zatonął w r. 1940) — Ptak morski.
10. Symbol powolności — Jeden z żywiołów.
11. Pozdrowienie wojskowe.
12. Dźwięk wydawany przez człowieka lub inną istotę żyjącą — Ptak nocny.
13. Tytuł w hierarchii klasztornej— Ubiór rzymski.
14. Rzeka w płn. Anglii (znana ze stoczni u jej ujścia) — Wyspa na której przebywał Napoleon.
15. Przyrząd do kierowania łodzią lub okrętem — Miasto u ujścia Dźwiny do Bałtyku.
16. Przestrzenie porosłe trawą — Baza morska na Adriatyku.
17. Hartowane żelazo — Masa wyrzucana przez wulkany.
18. Karta geograficzna — Port na półwyspie Arabskim.
19. Przystań dla statków — Miejsce handlu.
20. Układ dyplomatyczny — Miasto w Starożytnej Grecji.
21. Rzeka w płn. Francji, dopływ Sekwany — Bożek miłości.

LOGOGRYF

uł. E. Martuszewski, Gdynia



W rzędy poziome wpisać nazwy miast i miasteczek polskiego Wybrzeża. Rząd pionowy, oznaczony grubszą linią, da rozwiązanie.

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z N-RU 4/5:

	1.	2.	3.	4.	5	6.	7.	8	9	10.	11.
I	K	O	L	N	O		L	U	Z	O	N
II	O		I		M	A	T		I		U
III	R	U	N	O		R		G	M	U	R
IV	A		A		O	K	O		A		E
V	B	B		Ö		A		H		G	K
VI		O	D	R	A		R	E	J	A	
VII	O	M		E		R		L		L	A
VIII	L		M		Z	E	Z		T		Z
IX	I	W	O	N		J		D	A	G	O
X	W		R		O	S	T		B		R
XI	A	L	S	E	N		K	L	U	Z	Y

Rebus: Morze jest potęgą Polski.

Dowcip bez podpisu: Most był zniszczony w założeniu, to też dowcipny dowódca „przepływa" rzekę ze swym oddziałem — także w założeniu.

W wyniku losowania nagrody otrzymali: Janusz Greger, Łódź, Narutowicza 91 m. 11 (półroczna prenumerata), Jerzy Woliszczan, Szczecinek, Kościuszki 60 (kwartalna) i Ryszard Woźny, Zabrze, Matejki 43 (kwartalna).

Za rozwiązanie obu zadań Redakcja przeznacza drogą losowania półroczną prenumeratę „Marynarza Polskiego". Termin składania odpowiedzi mija 20 września b. r.



NA WESOŁEJ FALI

POWRÓT LOTNIKA DO DOMU





„LIPA"

— Panie, jesteście ślepi i czytacie gazetę?

— Nie, zastępuję chwilowo ślepego kolegę, który poszedł do kina. Ja jestem głuchoniemy.



— Zrobimy Kaziowi niespodziankę. Jak tylko ukaże się we drzwiach...



W CHICAGO

Policjant do kataryniarza: Co to ma znaczyć?
Kataryniarz: Ja nic nie wiem. Ja nie wtrącam się do jego interesów, a on nie wtrąca się do moich.

Przygody Kubusia-Marynarza



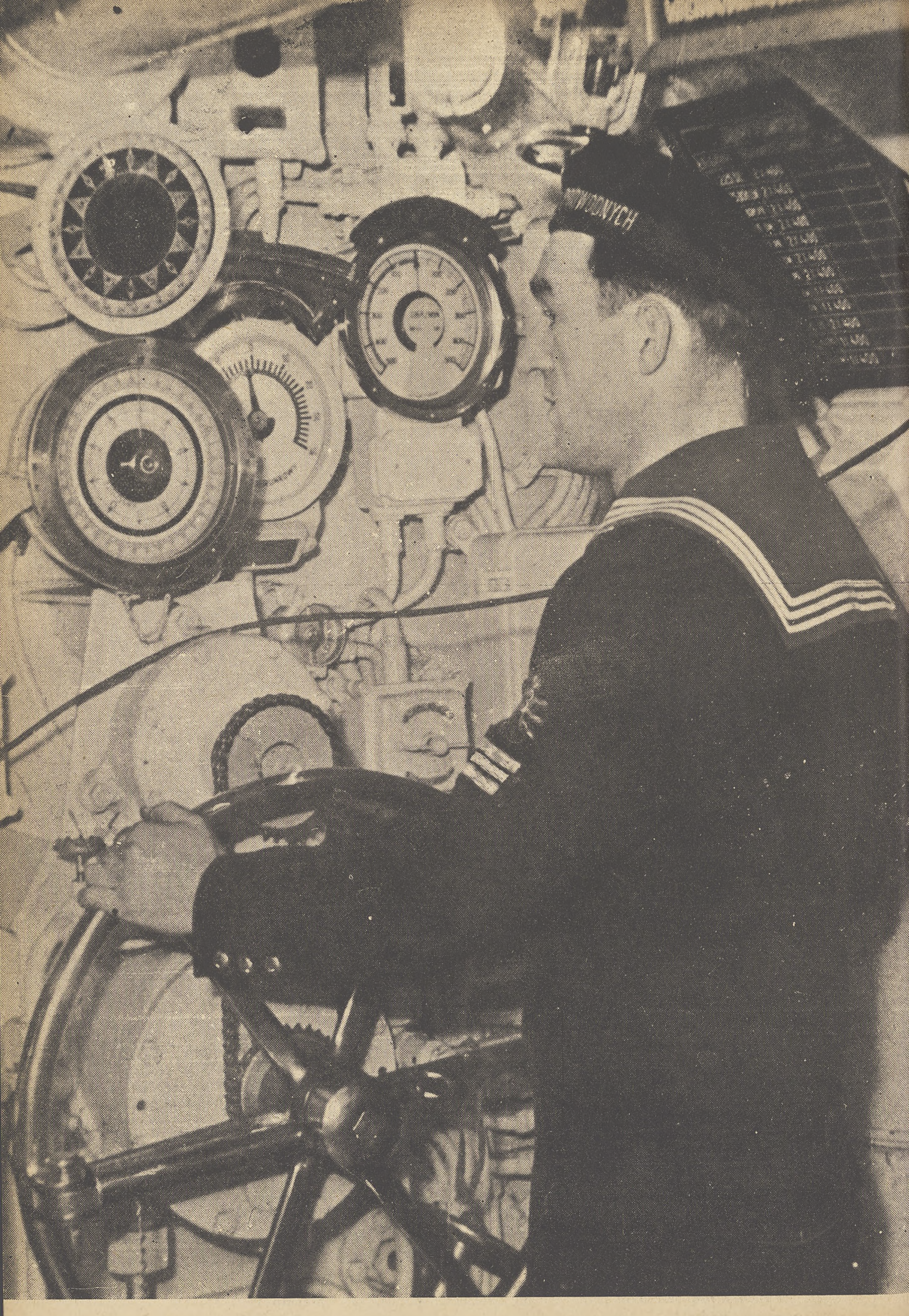
No! jesteśmy w kraju obcym.
W uszach brzmi u ciąż głos bosmana:
„Trzymać fason, moi chłopcy,
Macie wolne aż do rana".

Bar? — Wiadomo, przede wszystkim
Czyż coś zresztą jest lepszego
Nad nęcącą w oknie whisky?
Co, wstąpimy na jednego?

Rety! Kubuś! Słabszych biją!
Rumor stołków, brzęk kastetów
— Zlikwidować całą chryję
I rozbroić tych facetów!

Niech to! z takim rozbrojeniem!
(Każdy w głębi duszy przyznał.)
Po „zabawie" zaś, wspomnieniem
Został bandaż, temblak, blizna...

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.
Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 45 zł, półroczna 80 zł. Prenumerata ulgowa dla jednostek wojskowych i instytucyj społ. — kwartalna zł. 30.—, półroczna zł. 50.—. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.
Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 85 mm 35,— zł. Cena niniejszego egzemplarza 20 zł



Przy sterze na okręcie podwodnym „Sęp”